JAHRGANG 14

APRIL 1965

4

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,–

32 542
A 4933 E



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



4 APRIL 1965 · BERLIN · 14. JAHRGANG

Der Redaktionsbeirat



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband. Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing. oec. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167, und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wileza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Immer wieder bewundert – die Piko-Ausstellungsanlage im Petershof zu Leipzig

Foto: G. Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Die Modelleisenbahner sind rehabilitiert – jetzt gibt es auch gebogene Brücken. Am 29. November 1964 wurde die 115 m lange Hohlkastenträgerbrücke am Adlergestell in Berlin ohne wesentliche Beeinträchtigung des Straßenverkehrs eingerollt. Die Brücke hat eine Masse von 320 t. Durch die Anwendung elektronischer Rechenautomaten war es möglich, den Viadukt in gekrümmter Form mit einem Radius von 250 m zu fertigen.

Foto: A. Delang, Berlin

In Vorbereitung

Bericht von der Nürnberger Spielwarenmesse
Kombination der Z-Schaltung mit dem Mehrleiterbetrieb
Die Lok-Formel
Numerierung der ČSD-Dampflokomotiven und Tender





Von der Leipziger Jubiläumsmesse

TEIL 1

О Лейпцигской юбилейной ярмарке

From the Leipzig Jubilee Fair

Le jubilé de la foire de Leipzig

Die Modellbahnhersteller unserer Republik hatten sich sehr gewissenhaft auf die Leipziger Jubiläumsmesse vorbereitet. Bewundernswerte Präzisionsarbeit und Modelltreue bis ins kleinste Detail, das sind nur zwei der besonderen Eigenschaften, welche die neuen Triebfahrzeuge und Wagenmodelle auszeichnen. Hervorzuheben sind die Lokomotiven der Baureihen 89^2 (H0, Piko), E 499 (TT, Zeuke & Wegwerth/Gützold), sächsische XIV HT (H0, Gützold), E 70 (TT, Herr), V 180 (N, Piko) und französische BB 9210 (N, Piko). Für das Modell der Lok 89^2 (ex sächsische VT) erhielt der VEB Piko vom Leipziger Messeamt eine Goldmedaille. Alle Konstrukteure und Arbeiter des VEB Piko beglückwünschen wir zu dieser hohen Auszeichnung.

Die neuen Wagenmodelle der Firmen Piko, Zeuke, Schicht und Ehlcke zeichnen sich ebenso durch ausgezeichnete Qualität aus, wie das Zubehör von OWO, TeMos, Auhagen, Rarrasch, Scheffler, Dahmer und anderen Herstellern.

Nachdem nun die Perspektive der Entwicklung von neuen Triebfahrzeugen mit dem VEB Piko festgelegt worden ist, können die Anhänger der Nenngröße H0 beruhigt den folgenden Messen entgegensehen. Gelingt es dem VEB Piko, seine Vorhaben zu verwirklichen, dann werden in absehbarer Zeit ausgezeichnete H0-Triebfahrzeuge (moderne und auch alte) angeboten werden.

Besonders auffallend war die Tendenz zur Entwicklung der neuen Nenngröße N (9-mm-Spurweite). Diese Nenngröße setzt sich im Hinblick auf die kleineren Wohnungen immer mehr durch und wird auch zukünftig eine immer ständig wachsende Bedeutung erlangen. Der VEB Piko wird zur Herbstmesse eine Reihe weiterer Neuheiten für die 9-mm-Spur zeigen — davon konnten wir uns hinter den Kulissen schon überzeugen.

Neuheiten des VEB Piko, Sonneberg

Damplokomotive der Baureihe 89^2 (ex sächsische VT) in der Nenngröße H0

Französische Ellok BB 9210 in der Nenngröße N
G-Wagen, dekoriert, in der Nenngröße N
0-Wagen, dekoriert, in der Nenngröße N
00-Wagen, war noch undekoriert, in der Nenngröße N
Zweiachsiger Kesselwagen in der Nenngröße N
Einfache, elektromagnetische Rechts- und Linksweichen in der Nenngröße N
Sieben neue Güterwagen in der Nenngröße H0 (zwei als „Bastelbox")

Neuheiten der Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin

Tschechoslowakische Ellok der Baureihe E 499 in der Nenngröße TT (Kooperation mit der Gützold KG)
Klappdeckelwagen in der Nenngröße TT
Französischer 0-Wagen in der Nenngröße TT

Neuheiten der Firma Gützold KG, Zwickau

1'C1'-Tenderlokomotive, sächsische XIV HT
1'C1'-Tenderlokomotive in französischer Ausführung

Neuheit der Firma Herr KG, Berlin

Ellok E 70 in modellmäßiger Ausführung in der Nenngröße TT

Neuheit der Firma Schicht, Dresden

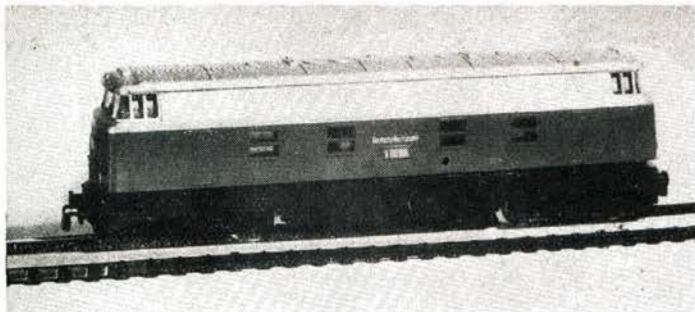
Preußischer Gepäckwagen (mit Schiebetüren und Schwanenhalsdrehgestellen) in der Nenngröße H0 (schon im Handel erhältlich)

Neuheiten der Firma Ehlcke KG, Dresden

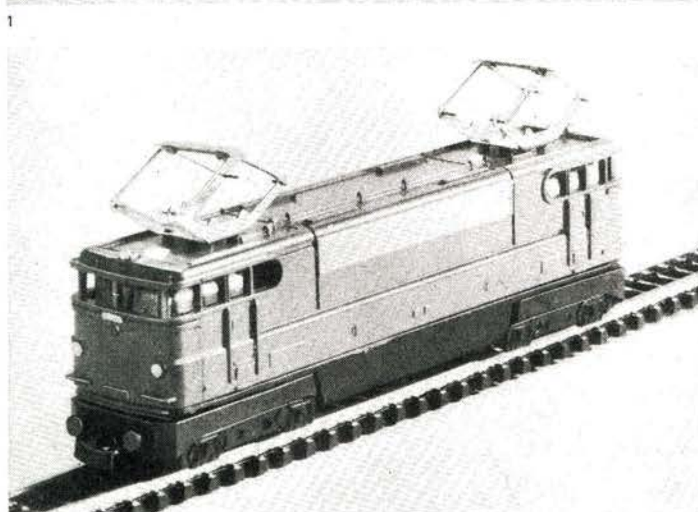
Zweiachsige Kesselwagen mit den Aufschriften „Minol", „Buna" und auch mit Bremserstand, Nenngröße H0

Neuheiten des VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik (OWO)

Hochhaus in der Nenngröße N
Wohnhaus in der Nenngröße N
Empfangsgebäude „Lichtenberg", Nenngröße N
„Café am Markt", Nenngröße N



1

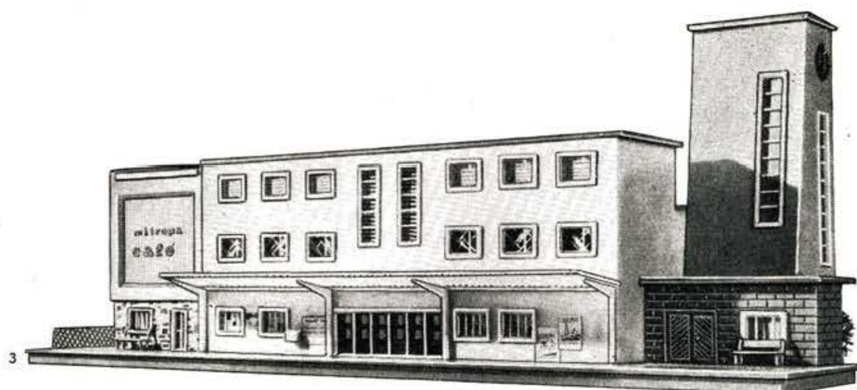


2

Bild 1 V 180 in der Nenngröße N vom VEB Piko

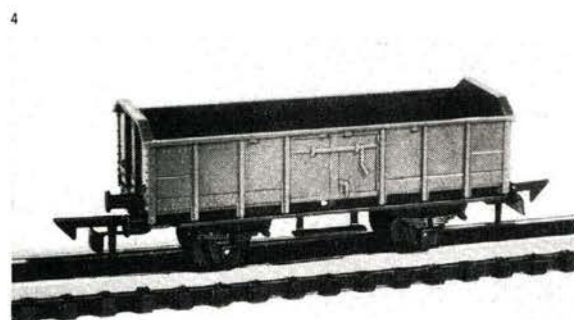
Bild 2 Ellok BB 9210 der SNCF (Französische Staatsbahn) in der Nenngröße N vom VEB Piko

Bild 3 Empfangsgebäude „Warna" (in den Nenngrößen H0 und TT erhältlich) vom VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik (OWO)

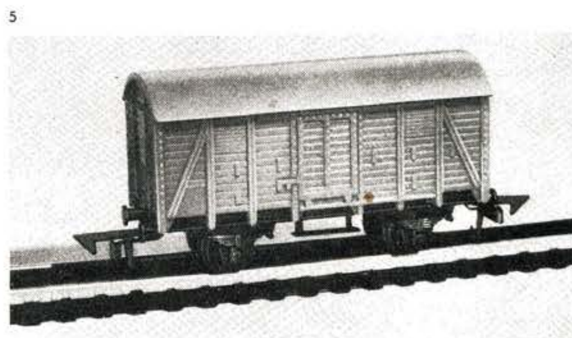


3

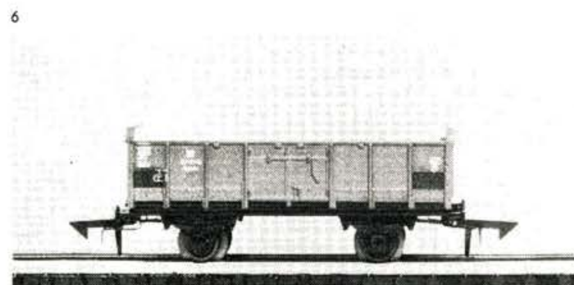
4



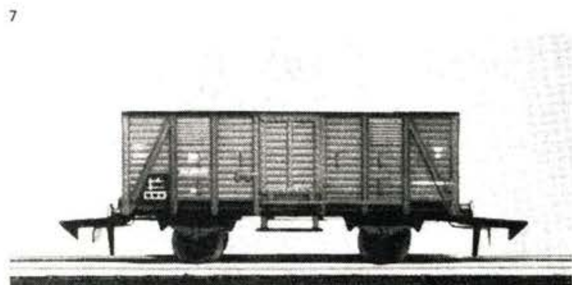
5

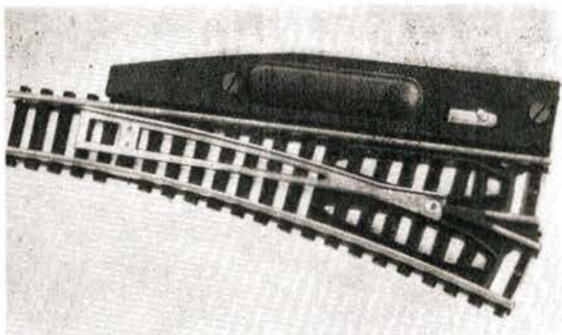


6

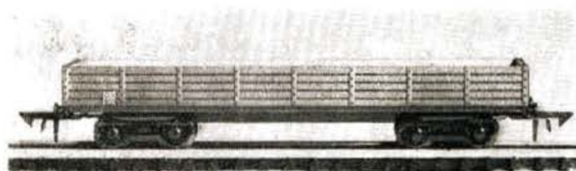


7

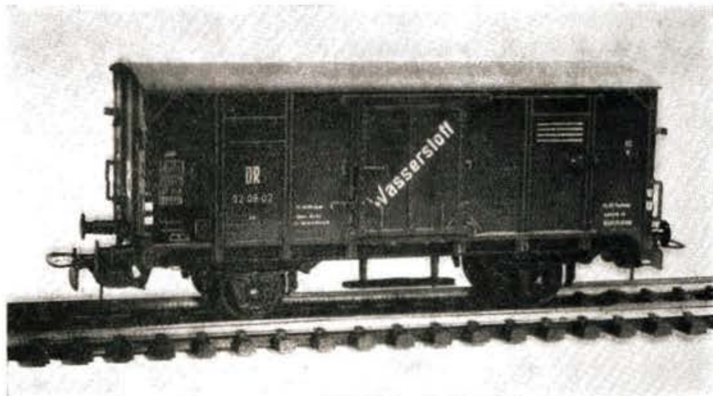




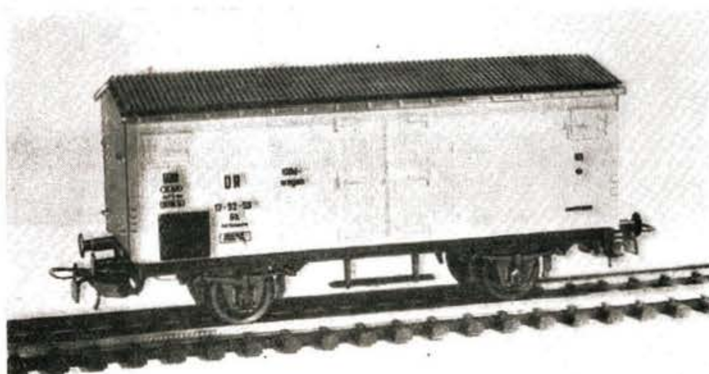
8



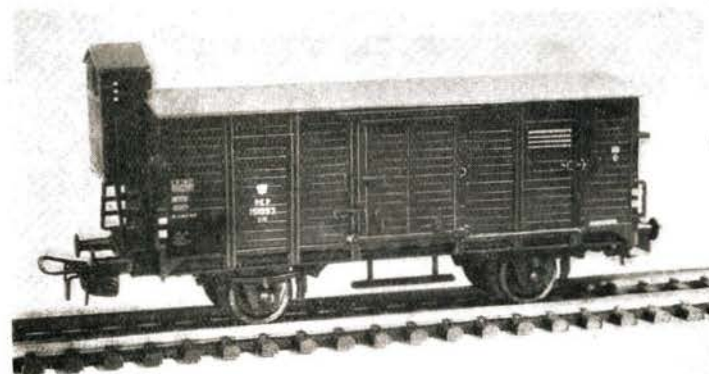
9



10



11



12

Bild 4 Offener Güterwagen (undekoriert) in der Nenngröße N vom VEB Piko

Bild 5 Gedeckter Güterwagen (undekoriert) in der Nenngröße N vom VEB Piko

Bild 6 Offener Güterwagen (dekoriert) in der Nenngröße N vom VEB Piko

Bild 7 Gedeckter Flachdach-Güterwagen (dekoriert) in der Nenngröße N vom VEB Piko

Bild 8 Die neue elektromagnetische N-Weiche vom VEB Piko

Bild 9 00-Wagen (undekoriert) in der Nenngröße N vom VEB Piko

Bild 10 Gedeckter Flachdach-Güterwagen „Wasserstoff" in der Nenngröße H0 vom VEB Piko

Bild 11 Gedeckter Kühlwagen (mit Lattenrost) in der Nenngröße H0 vom VEB Piko

Bild 12 Gedeckter Flachdachwagen (Polnische Staatsbahn) mit hochstehendem Bremserhaus in der Nenngröße H0 vom VEB Piko

Empfangsgebäude „Warna“, Nenngrößen H0 und TT
Empfangsgebäude „Kickritzpotschen“, Nenngröße TT
Empfangsgebäude „Hohenfels“, Nenngröße H0
Empfangsgebäude „Fichtenhain“, Nenngröße H0
Altes Stadttor in der Nenngröße H0
Mehrere Wohnhäuser

Neuheiten der Firma Auhagen KG, Marienberg

Empfangsgebäude „Neuenburg“ (variabel gestaltbar), Nenngröße H0
Überdachter Bahnsteig in der Nenngröße H0
Zwei Doppelsiedlungshäuser mit drei Kleinbauten in der Nenngröße H0
Landhaus und Arztpraxis in der Nenngröße H0

Neuheiten der Firma Franzke KG (TeMos), Köthen/Anhalt

Bekohlungsanlage in der Nenngröße TT
Tanklager mit drei Kesseln, Nenngröße H0
Behelfsmäßige Diesellok-Tankstelle, Nenngröße H0
Fachwerkbrücke als Bausatz, Nenngröße H0
Verschiedene Geländestücke

Neuheiten der Firma Scheffler KG, Marienberg

Bahnschranke in Vollplastikausführung (vorläufig handbedienbar), Nenngröße H0
Straßengeländestück (wird im 2. Halbjahr 1965 in den größeren Verkaufsstellen getestet)

Neuheiten der Firma Dahmer KG, Bernburg/Saale

Straßenleuchten (Schirme abnehmbar, dadurch können die Glühbirnen leicht ausgewechselt werden), 1-, 2-, 3-, 4- und 6armig, Nenngröße H0
Eisenbahnbrücke in der Nenngröße N
Verschiedene Modellfiguren in der Nenngröße TT
Verschiedene Modellfiguren in der Nenngröße N

Neuheit der Firma Rarrasch KG, Halle

Vorsignal mit Rückmeldung (Impulsschaltung), Nenngröße TT

Neuheiten des VEB Spezialprägewerk, Annaberg-Buchholz

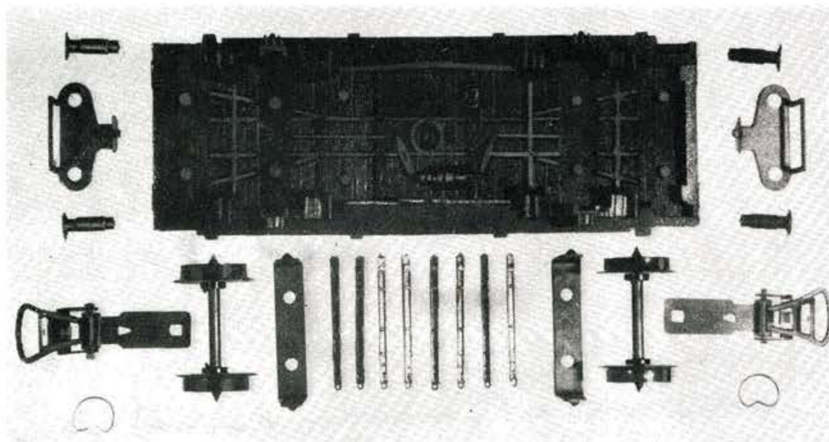
Gepäckanhänger in der Nenngröße H0
Tankkesselwagen in der Nenngröße H0
Hebebühne in der Nenngröße H0

Neuheiten der PGH „Eisenbahn-Modellbau“, Plauen

Planwagen mit Pferden, Nenngröße H0
Leiterwagen mit Pferden, Nenngröße H0
Kastenwagen mit Pferden, Nenngröße H0

Nicht alle Messeneuheiten konnten wir schon in diesem Heft in Bildern vorstellen, im nächsten Heft wird deshalb ein zweiter Bildteil folgen.

13



14

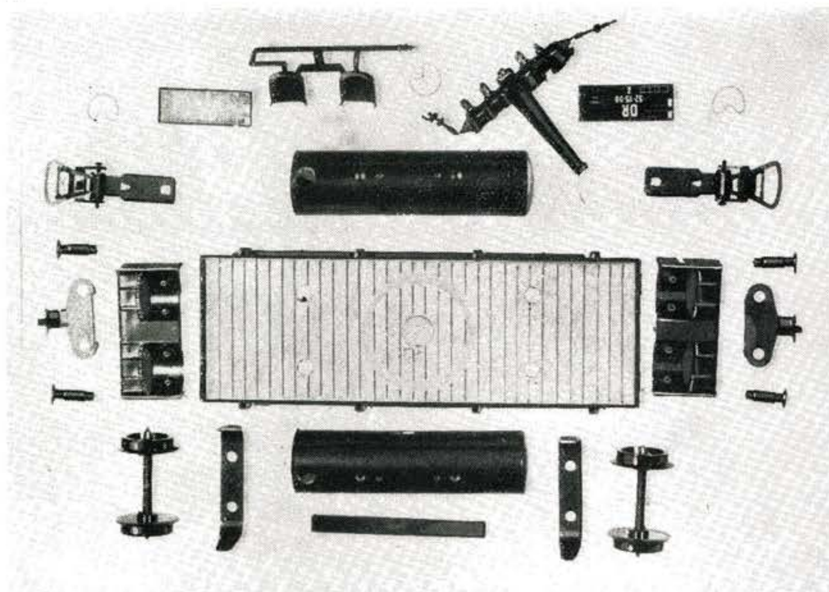


Bild 13 H-Wagen mit Rungen als Bausatz in der Nenngröße H0 vom VEB Piko

Bild 14 Ölwagen als Bausatz in der Nenngröße H0 vom VEB Piko

Bild 15 1'C1'-Tenderlokomotive (ex sächsische XIV HT) in der Nenngröße H0 von der Firma Gützold KG

Bild 16 Kesselwagen mit Bremserstand in der Nenngröße H0 von der Firma Ehlcke KG

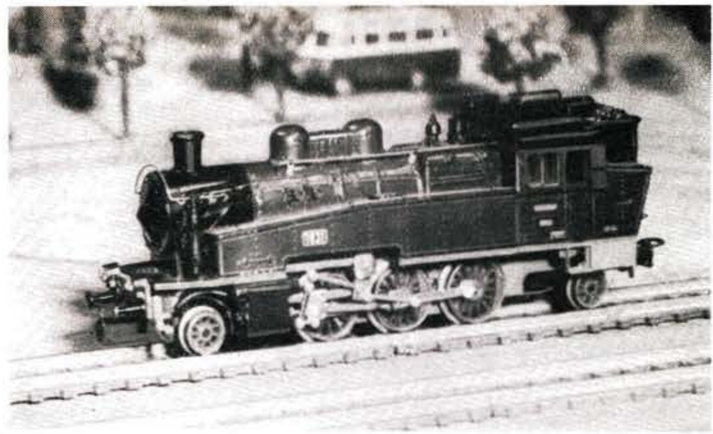
Bild 17 Bekohlungsanlage in der Nenngröße TT von der Firma Franzke KG (TeMos)

Bild 18 Ellok der Baureihe E 499 (Tschechoslowakische Staatsbahn) in der Nenngröße TT. Ein gemeinsames Erzeugnis der Firmen Zeuke & Wegwerth KG und Gützold KG

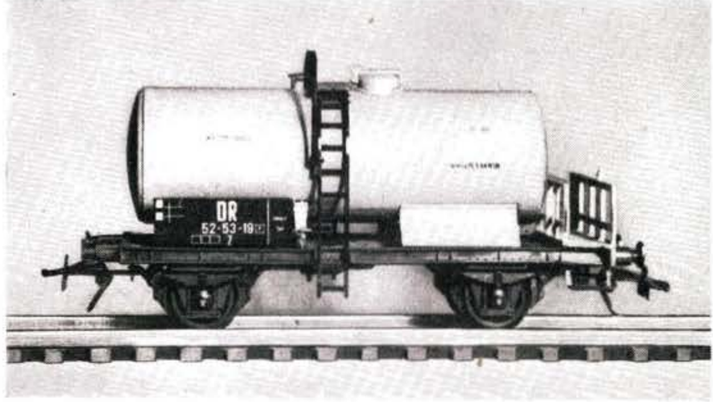
Bild 19 Modellmäßige Ellok der Baureihe E 70 in der Nenngröße TT von der Firma Herr KG

Bild 20 Offener Güterwagen der Französischen Staatsbahn in der Nenngröße TT von der Firma Zeuke & Wegwerth KG

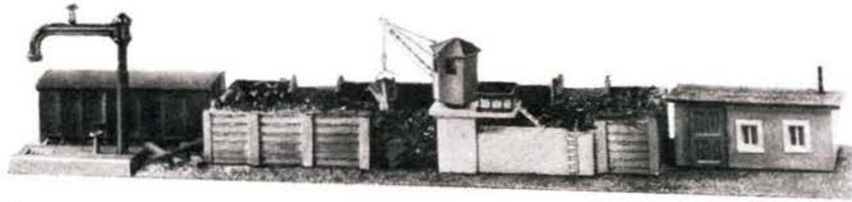
Bild 21 Klappdeckelwagen in der Nenngröße TT von der Firma Zeuke & Wegwerth KG



15

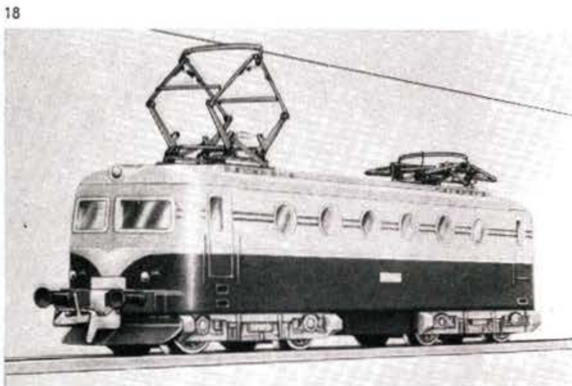


16

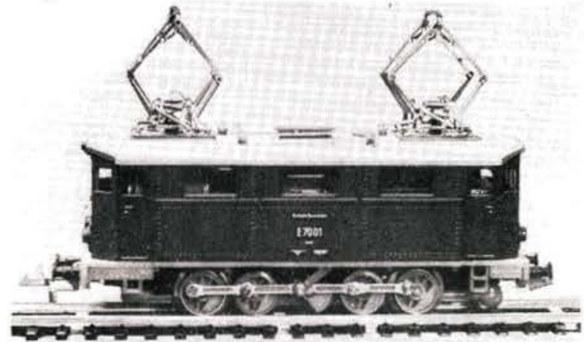


17

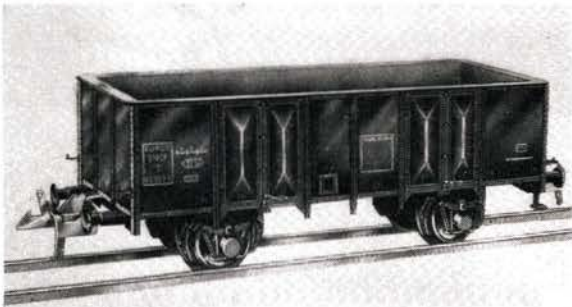
18



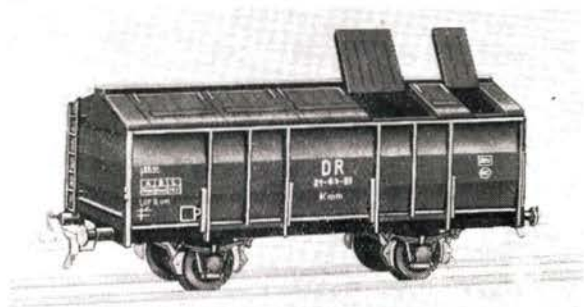
19

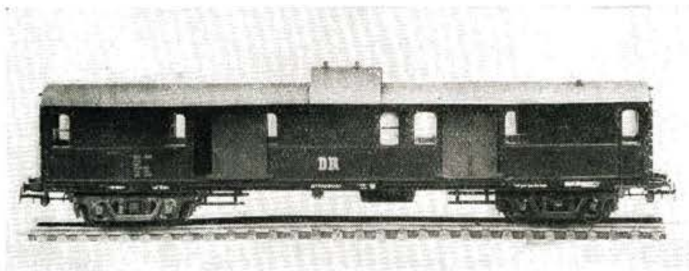


20



21

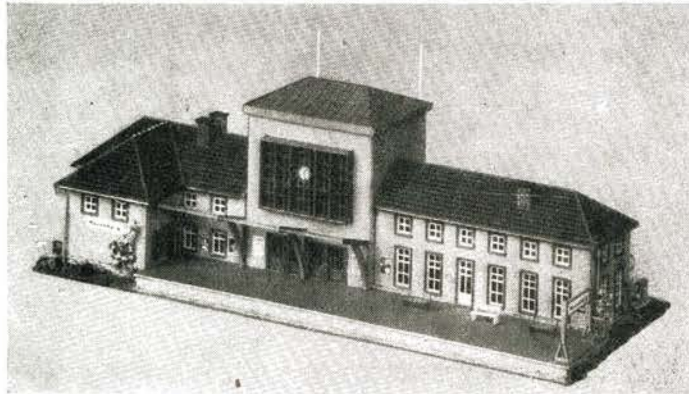




22



23



24

25



26



Bild 22 Preußischer Gepäckwagen (mit Schiebetüren und Schwanenhalsdrehgestellen) in der Nenngröße H0 von der Firma Schicht

Bild 23 Kastenwagen in der Nenngröße H0 von der PGH „Eisenbahn-Modellbau", Plauen

Bild 24 Empfangsgebäude „Neuenburg" (als Baukasten erhältlich) in der Nenngröße H0 von der Firma Auhagen KG

Bild 25 Um den Spielwert der bereits vorhandenen Modellautos zu erhöhen, brachte die Firma Scheffler KG dieses Straßengeländestück heraus

Bild 26 Hochhaus, Wohnhaus und Empfangsgebäude „Lichtenberg" in der Nenngröße N vom VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik (OWO)

Bild 27 Fachwerkbrücke (als Bausatz erhältlich) in der Nenngröße H0 von der Firma Franzke KG (TeMos)

Bild 28 Altes Stadttor in der Nenngröße H0 vom VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik (OWO)

Bild 29 Empfangsgebäude „Kickritzpotschen“ in der Nenngröße TT vom VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik (OWO)

Bild 30 Empfangsgebäude „Hohenfels“ in der Nenngröße H0 vom VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik (OWO)

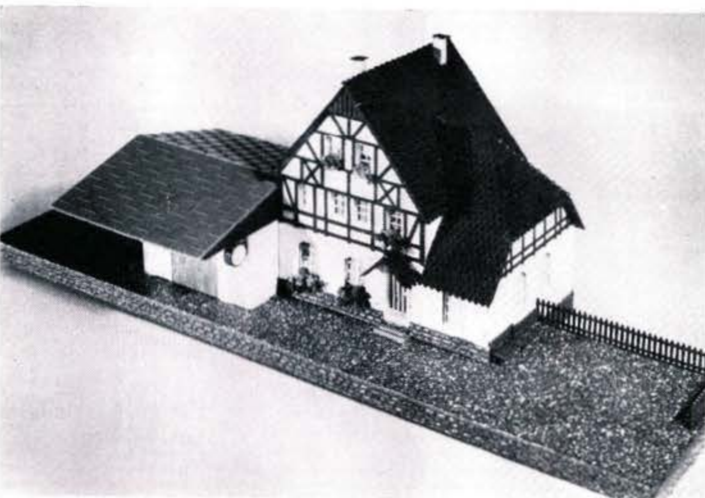
Fotos: G. Illner (11), Werkfoto (10), M. Gerlach (8), H. Auhagen (1)



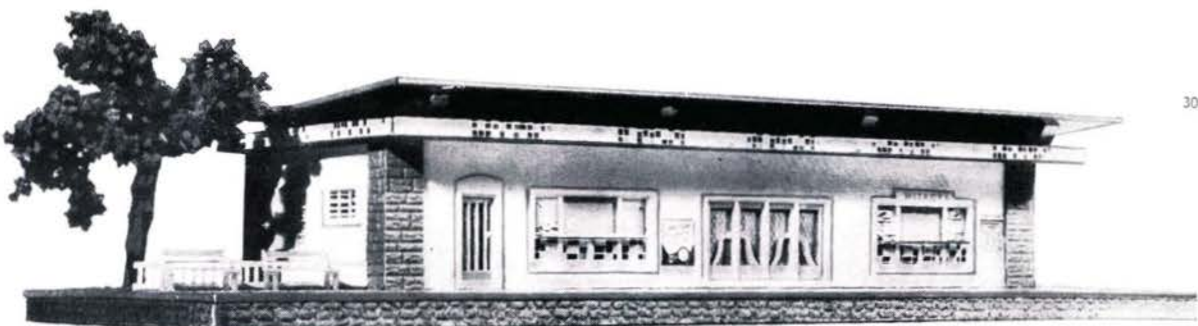
27



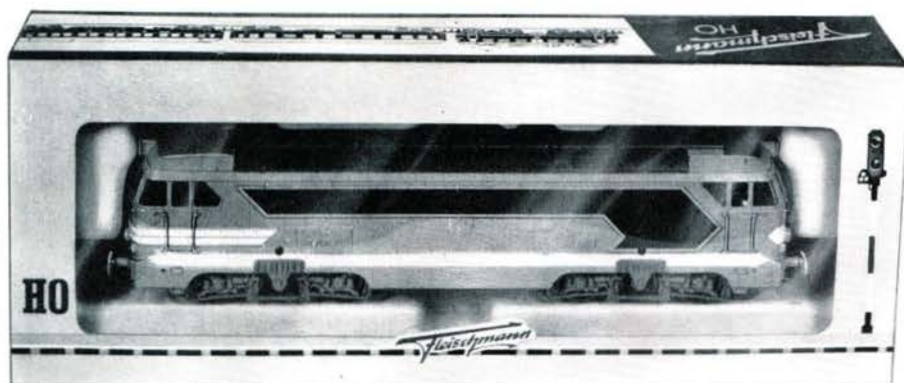
28



29



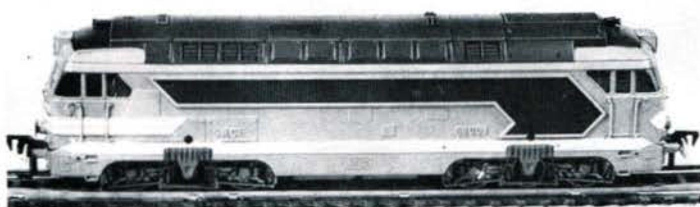
30



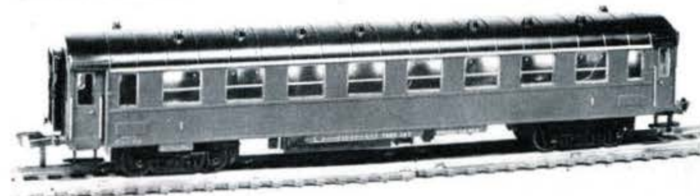
Fleischmann-Modell der Lok 68 001 der SNCF



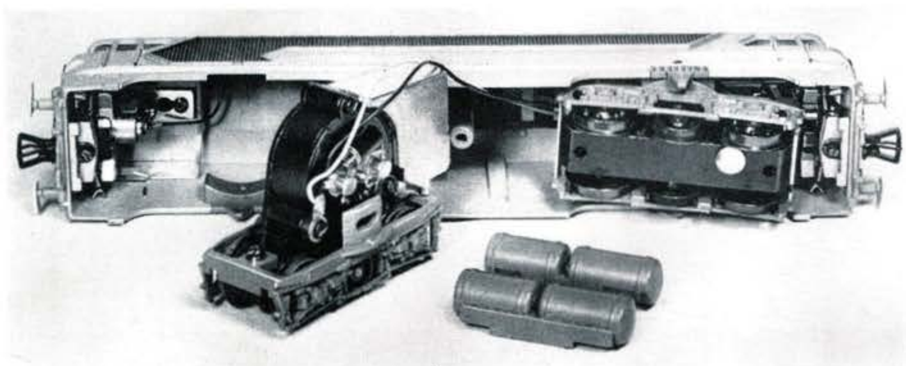
Ein farbenfreudiges Modell (getreu dem Vorbild) brachten die Gebr. Fleischmann, Nürnberg, mit der dieselelektrischen Lokomotive der Baureihe 68 000 der SNCF (Französische Staatsbahn) heraus. Das H0-Modell ist blau lackiert und mit vielen Einzelheiten ausgestattet. Alle Fenster sind verglast. Gehäuse und Fahrgestell bestehen aus hochwertigem Zinkdruckguß; über ein robustes Stirnradgetriebe werden die Achsen des Triebdrehgestells angetrieben.
Vier Räder sind zur Erhöhung der Zugkraft mit Haftringen versehen. Das Dreilicht-Spitzensignal ist beleuchtet und wechselt mit der Fahrtrichtung. Hervorzuheben ist der sichere und geräuscharme Lauf.
Das Vorbild hat die Achsfolge (A1A)'(A1A)', Höchstgeschwindigkeit 130 km/h, Motorleistung etwa 3000 PS, Gesamtmasse 106 t.



Ebenfalls eine Neuheit von Fleischmann ist das ▶ Modell des Schnellzugwagens A8myfi 5128 der Französischen Staatsbahn. Länge über Puffer 245 mm.



WIR STELLEN VOR • WIR STELLEN VOR • WIR STELLEN VOR



Fotos: M. Pause, Berlin

GERHARD ARNDT, Dresden

Besuch im Verkehrsmuseum Dresden

Визит в транспортном музее Г. Дрездена

Visit at the Traffic Museum in Dresden

Visite au musée des transports à Dresde

Jeder Modelleisenbahner befaßt sich mehr oder weniger mit einem Problem des großen Vorbildes ganz besonders. So werden neben den Nachbildungen von Haupt- und Nebenbahnen auf Heim- und Klubanlagen oft besondere Abschnitte aus dem Betrieb und Verkehr zur Darstellung gebracht. Verschiedentlich begrenzt man das Thema auch auf einen bestimmten Zeitabschnitt in der fast 150jährigen Geschichte der Eisenbahn. Dazu ist es jedoch erforderlich, sich eingehend mit der einschlägigen Literatur zu befassen. Wie oft möchte man sich die Veteranen aus der „Frühzeit" oder dem „Mittelalter" der Eisenbahn ansehen, um dieses oder jenes bei der Nachbildung der geplanten Modelle besser gestalten zu können.

Die ältesten Lokomotiven, wie der „Adler" und die „Saxonia", existieren heute leider nicht mehr, aber aus den 60iger Jahren des vorigen Jahrhunderts gibt es in Deutschland noch einige Lokomotiven.

Etwa 30 Jahre später begann man auch in Deutschland mit der Sammlung von Verkehrsmitteln, soweit noch möglich in Originalen. Verschiedene Landesausstellungen der damaligen Länder Preußen, Sachsen und Bayern hinterließen eine Anzahl hervorragender Modelle, vor allem an Lokomotiven. Dieses Material bildete den Grundstock für die bekannten Verkehrsmuseen in Deutschland. So konnte in Nürnberg 1899 das Königlich-Bayerische Eisenbahnmuseum seine Pforten erstmalig öffnen. Damit war auf historischem Boden der Grundstein für das heutige Verkehrsmuseum Nürnberg gelegt. Zwei Jahre zuvor konnte in Dresden in bescheidenerem Rahmen die Sammlung der Königlich-Sächsischen Staatsbahn der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Hieraus entwickelte sich das Eisenbahn-Museum und nach dem zweiten Weltkrieg das Verkehrsmuseum Dresden. Im Dezember 1906 konnte man auch im ehemaligen Hamburger Bahnhof das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin seiner Bestimmung übergeben. Wenn in Nürnberg besonders die Entwicklung der Bayerischen Staatsbahn festgehalten wurde – bemerkenswert ist die etwa 150 Lokomotivmodelle im Maßstab 1 : 10 umfassende Sammlung bayerischer Lokomotiven – so ist es nicht verwunderlich, daß die Preußische Staatsbahn im Verkehrs- und Baumuseum ihre Entwicklung zeigte. Besonders bekannt wurde es aber durch seine wunderbaren Modelle von Lokomotiven und Wagen im Maßstab 1 : 5 und die Haarmannsche Oberbausammlung.

Den ersten Weltkrieg überstanden alle drei Museen ohne allzugroße Beschädigungen. In Nürnberg konnten einige Wagen des königlichen Hofzuges ebenso Einzug in das Museum halten wie in Berlin der Salonwagen des Kaisers. Natürlich hatte man sich von den 22 Salonwagen des kaiserlichen Hofzuges den wertvollsten herausgesucht.

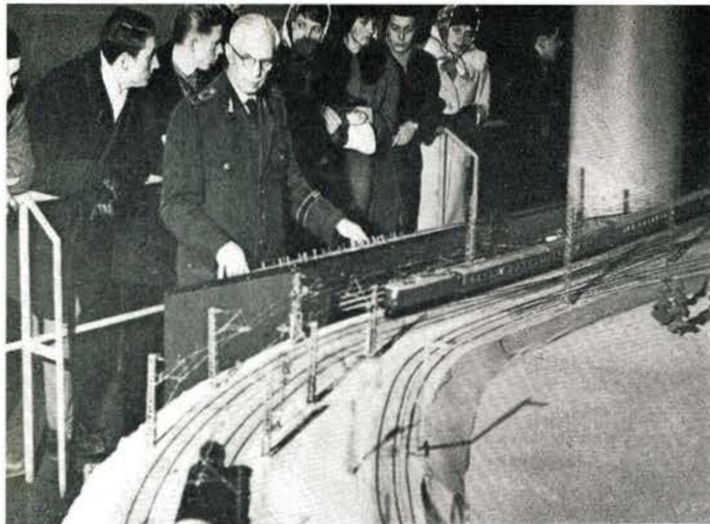
Bei Beginn des zweiten Weltkrieges hatten alle drei Museen ihren Verhältnissen entsprechende Besucherzahlen aufzuweisen. Mancher ältere Modelleisenbahner wird sich noch der Modelleisenbahnanlage „Bahnhof Museum" – ein Überbleibsel der Verkehrsausstellung München 1925 – (in der Nenngröße 1) erinnern können. Bei Ausbruch des Krieges schlossen die Museen ihre Pforten, und mit Beginn der Luftangriffe begann die Verlagerung der Museumsgegenstände. So wurde aus dem Verkehrs- und Baumuseum der Salonwagen nach Mecklenburg verlagert und in einem Lokschuppen untergestellt; jedoch ohne Inneneinrichtung. Ein Teil der Modelle wurde ebenfalls auf verschiedene Dienststellen der Deutschen Reichsbahn verteilt. Sogar auf das heutige Gebiet der ČSSR sind Modelle verschleppt worden. Im Laufe des Krieges traten infolge der Luftangriffe größere Schäden am Gebäude ein. Auch ein Teil der wertvollen Modelle, vor allem die größeren, die nicht ausgelagert werden konnten, ist ein Raub der Flammen geworden, so auch die Modellbahnanlage „Bahnhof Museum".

Bei Kriegsende wurde ein Teil der Einrichtungsgegenstände, so unter anderem die Möbel des Salonwagens, gestohlen. Der aufopfernden Tätigkeit des leider zu früh verstorbenen Museumsdirektors, Herrn Schulich, und seinen Mitarbeitern ist es zu verdanken, daß im Rahmen der Möglichkeiten (das Gebäude soll aus städtebaulichen Gründen abgebrochen werden) die Wiederinstandsetzung der Modelle und Originale ausgeführt werden konnte.

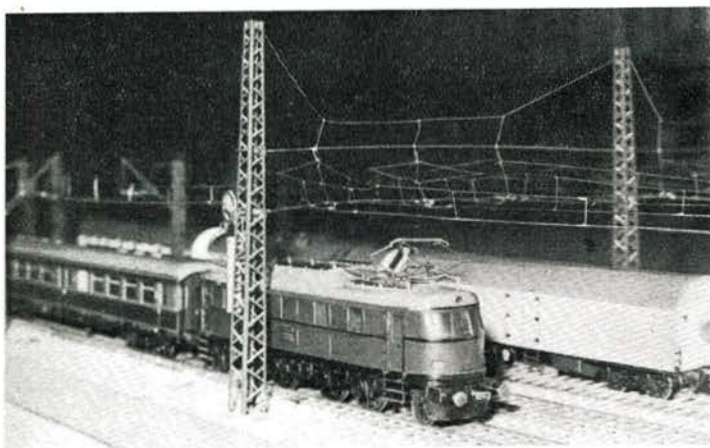
Bei meinen Vorbereitungsarbeiten 1952 für den Aufbau des Verkehrsmuseums Dresden stieß ich auf den kaiserlichen Salonwagen. So interessierte mich auch die Vergangenheit des angeblich verschollenen Wagens. Der Salonwagen wurde in Mecklenburg von den sowjetischen Truppen gefunden und sichergestellt. Dies geschah in einfachster Weise dadurch, daß man ihn für höhere Offiziere benutzte. Da er auf diese Weise laufend unterhalten wurde, konnte er vor weiterem Verfall und vor Zerstörungen bewahrt werden. Leider waren vorher schon einige Lederbilder zerschnitten worden, so daß von seiten der Militärverwaltung eine Instandsetzung in vereinfachter Form erfolgte. 1950 übernahm die Deutsche Reichsbahn diesen Wagen in einwandfreiem Zustand. 1953 ist dann der Salonwagen wegen seiner wundervollen Intarsienarbeiten unter Denkmalschutz gestellt worden. Die fünf bekannten Silberplatten mit der Masse von einigen Kilogramm werden im Tresor des Verkehrsmuseums Dresden aufbewahrt. Der Wagen selbst steht vorläufig im Raum Dresden in einem Lokomotivschuppen.

Bild 1 Modelleisenbahnanlage in der Nenngröße 0 des Verkehrsmuseums in Dresden.



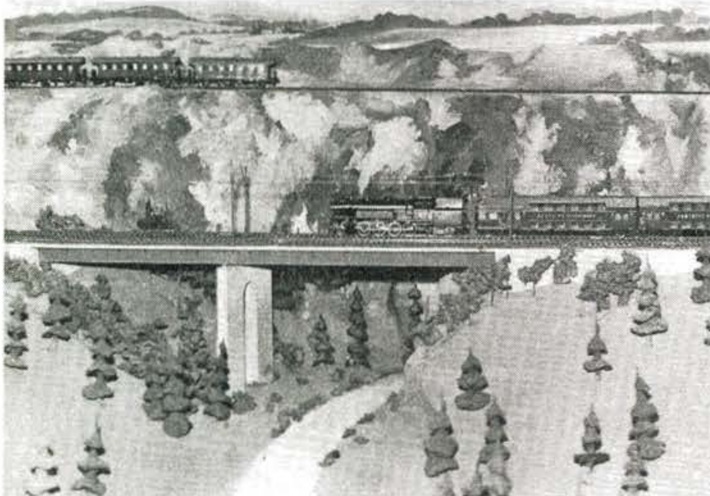


2



3

4



5



Um so mehr war ich erstaunt, in der Zeitschrift „Die Bundesbahn" (Nr. 22 vom November 1964) in einem Artikel über das Verkehrs- und Baumuseum Berlin folgendes zu lesen:

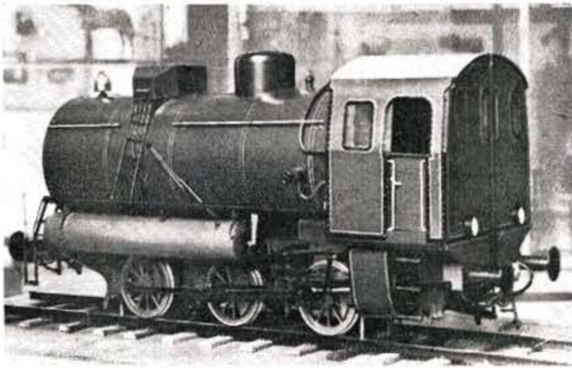
„... Der Salonwagen und besonders interessante Lokomotiv- und Wagenmodelle fanden nach dem Kriege den Weg nach Rußland."

Daß dem nicht so ist, kann nicht nur ich, sondern auch ein großer Teil von Eisenbahnern bezeugen, die 1953 die Überführungsfahrt im Schnellzug Erfurt–Gera–Dresden gesehen haben.

Den zuständigen Stellen für das Verkehrs- und Baumuseum der Reichsbahndirektion Berlin war der Standort des Salonwagens bekannt, und es ist bedauerlich, daß der Verfasser des Artikels sich dort nicht eingehend erkundigt hat und somit falsche Angaben verbreitete. Bei diesen Ermittlungsarbeiten für das Verkehrsmuseum Dresden war es weiterhin möglich, wervolle Originalgegenstände aufzufinden und der Nachwelt zu erhalten. So konnte für die erste Ausstellung 1956 des Verkehrsmuseums „Streifzug durch 120 Jahre sächsische Verkehrsgeschichte" ein dreiachsiger Salonwagen des sächsischen Hofzuges erhalten und instand gesetzt werden. Technisch interessanter ist jedoch die Lokomotive „Muldenthal". Diese wurde 1861 von Richard Hartmann in Chemnitz gebaut und war 91 Jahre in Betrieb. Sie ist eine der letzten Dampflokomotiven ohne geschlossenen Führerstand. Als drittälteste Originallok in Deutschland, die heute noch existiert, ist sie uns besonders wertvoll. Neben diesen Originalen – dazu kam noch ein Straßenbahntriebwagen der Dresdner Verkehrsbetriebe – konnten in der ersten Ausstellung verschiedene Wagen- und Lokomotivmodelle besichtigt werden. Auch die erste Modelleisenbahnanlage „Bahnhof Königstein" in der Nenngröße 0 (Maßstab 1 : 45) konnte ihren Betrieb aufnehmen. Daneben ist aber auch eine Modell-Straßenbahn-Anlage mit Fahrzeugen der Dresdner Straßenbahn, Nenngröße 0 (aber Maßstab 1 : 32), vorgeführt worden. Seit dieser ersten Ausstellung von 1956 hat sich vieles geändert.

Wenn man heute durch die modernen Stahltüren die Eingangshalle betritt, so sieht man schon die für den endgültigen Ausbau vorgesehene Einteilung der einzelnen Abteilungen. Von den geplanten Abteilungen Eisenbahn, Kraftverkehr, Schiffahrt, Nahverkehr und Luftfahrt können wir den ersten vier Abteilungen einen Besuch abstatten. Diese unterteilen sich jeweils noch nach einzelnen Fachgruppen. Die drei Hallen im Erdgeschoß sind den Großexponaten vorbehalten. Gleich links in der Westhalle gelangen wir zur Abteilung Nahverkehr. Der schon erwähnte Triebwagen der Dresdner Straßenbahn von 1896 und ein einspänniger Pferdebahnwagen, ebenfalls aus Dresden, ziehen die Blicke auf sich. Jedoch auch unsere Hauptstadt Berlin ist mit einem zweispännigen Oberdeck-Pferdebahnwagen, der Großen Berliner Pferdeeisenbahn, 1872, vertreten. Einige Tafeln geben einen Überblick über die Entwicklung der Dresdner Straßenbahn. Nach restloser Fertigstellung dieser Halle im Jahre 1965, werden hier ein Triebwagen der „Leipziger Elektrischen Straßenbahn" von 1896, eine Dampfstraßenbahn-Lokomotive der „Forster Stadtbahn" und der Standseilbahnwagen der Verkehrsbetriebe Dresden Einzug halten.

Wenden wir unseren Blick in die Osthalle Erdgeschoß, so finden wir neben der Lokomotive „Muldenthal" und dem Salonwagen eine französische Fairly-Lok, 600 mm Spurweite, und zwei elektrische Lokomotiven: Einmal die E 71 30, eine der ersten wirklich betriebsfähigen elektrischen Güterzuglokomotiven der preußischen Staatsbahn für 15 000 V, $16\frac{2}{3}$ Hz (gebaut 1914 bis 1921) und den Triebsatz der E 50 42. Von letzterer wurden der Aufbau sowie ein Teil des Rahmens entfernt, um den Besuchern einen Blick auf den 27 t schweren Zentralmotor, den größten Bahnmotor Europas, freizugeben. Wie wir schon gemerkt haben, befinden wir uns hier in der Halle für rollendes Material. Eine große Anzahl von Lokomotiv- und Wagenmodellen im Maßstab 1 : 10 sind hier aufgestellt. Angefangen von dem Budweis-Linzer Pferdebahnwagen, der Lokomotive „Rocket", dem „Adler", der „Saxonia", der „20 HV", den Einheitslokomotiven der Baureihen 83 und 84, sowie der H 4524, über Schmalspurlokomotiven aus der Sowjetunion und



6

Bild 2 Immer interessant sind die Vorführungen auf der Modelleisenbahnanlage.

Bild 3 Modell einer elektrischen Lokomotive der Baureihe E 18.

Bilder 4 und 5 Ausschnitte der Modelleisenbahnanlage des Verkehrsmuseums in Dresden.

Bild 6 Modell einer feuerlosen Dampflokomotive.

Bild 7 Aus der Schiffahrtsabteilung. Modell eines Fregattschiffs (etwa um 1860).

Fotos: H. Riederer, Königs Wusterhausen

Afrika bis zur bekannten P 8 im Schnitt (Maßstab 1 : 5). Beim Betrachten der Personenwagenmodelle der Leipzig-Dresdner Eisenbahn von 1843 und der Sächsischen Staatsbahn, 1874, kommt einem der gewaltige Unterschied zwischen einem Wagen 4. Klasse und dem Salonwagen so richtig zum Bewußtsein. Bei den Güterwagen finden wir neben den bekannten gedeckten und offenen auch eine Anzahl Spezialwagen. So unter anderem einen Transportwagen für lebende Fische im Maßstab 1 : 8. Bei den ersten Ausstellungen befanden sich in diesem Modell in jedem der beiden eingebauten Transportbecken zehn lebende Fische. Auch ergänzen Tafeln die Modelle. Eine elektrische Schalttafel gibt uns beispielsweise Aufschluß über die Entwicklung der elektrischen Zugförderung bei der Deutschen Reichsbahn. Auf dem Weg zum ersten Obergeschoß kommen wir durch die Mittelhalle und damit durch die Kraftfahrzeugabteilung.

Fast 20 Originalkraftfahrzeuge vom ersten Benz-Dreirad, 1885, bis zum Rennwagen des Rennkollektivs Eisenach, 1954, nehmen unser Interesse in Anspruch. Was besonders überrascht, ist die Tatsache, daß die meisten der alten Modelle heute noch fahrfähig sind. Bereitwillig erklärt uns der Kollege, der die Aufsicht führt, welche Fahrzeuge heute noch an Veteranen-Rallys teilnehmen und wie sie in Betrieb zu setzen sind. Umfassendes Bild- und Textmaterial ergänzen diese Erklärungen.

Wir wenden uns wieder der Eisenbahn zu. Durch die zur Zeit in Umgestaltung befindliche Abteilung Sicherungs- und Fernmeldewesen gelangen wir in den Oberbausaal, wo sich auch vorübergehend die Modelleisenbahnanlage befindet. Ohne jedoch länger zu verweilen, wollen wir erst noch einen Blick in die Schiffahrtsabteilung werfen. Sie ist in der ehemaligen Gewehrgalerie untergebracht. Neben den ausgestellten Exponaten ist diese 100 m lange und 5 m breite Halle auch bautechnisch interessant. Im einzelnen interessieren uns als Modelleisenbahner natürlich die Modelle der Fährschiffe. So finden wir im Maßstab 1 : 100 die Fährschiffe „Mecklenburg" (Fährstrecke Gedser—Warnemünde), „Saßnitz" (Fährstrecke Saßnitz—Trelleborg) der Deutschen Reichsbahn, ebenso wie die aus durchsichtigem Material gefertigte „Trelleborg" (der Schwedischen Staatsbahn) und das Modell einer kanadischen Fähre, der „Michigan Central Railroad", im Maßstab 1 : 50.

Selbstverständlich kann man das Patenschiff der Stadt Dresden, das 10 000 BRT Frachtschiff „M S Dresden", nicht übersehen. Auch von dem Dreimast-Fregattschiff kann man den Blick kaum wenden. Auch hier hören wir der Aufsicht gern zu, die uns erklärt, daß ein ehemaliger Werftleiter dieses Schiff im NAW gebaut hat. Die an Arbeitszeit aufgewandte Stundenzahl ist nicht auszurechnen, zumal alle Segelmanöver am Modell tatsächlich ausgeführt werden können. Übrigens baut dieser Werftleiter z. Z. schon über zwei Jahre an dem größten deutschen Segelschiff, dem Fünfmast-Vollschiff „Preußen". Neben vielen anderen Schiffsmodellen verdienen vor allem die interessanten Tafeln erwähnt zu werden, geben sie doch einen guten Überblick über die Entwicklung von Schiffahrt und Schiffsbau. Die Schiffsabteilung ist seit 1959 die einzige ständige Ausstellung in der DDR.

Doch nun wieder zurück zur Eisenbahn. Im Oberbausaal befinden sich gleichzeitig Modelle des Hoch- und Brückenbaues. Eine fast lückenlose Sammlung von Schienen, angefangen von der Flachschiene der Leipzig-Dresdner Eisenbahn bis zur S 49 der Deutschen Reichsbahn geben uns Aufschluß über die Entwicklung des Oberbaues. Auch von dem ersten in Deutschland gebauten Tunnel bei Oberau finden wir ein Modell. Modelle der Dresdner Bahnhöfe aus ihrer Entstehungszeit um 1900 finden ebenso ihre Interessenten wie einige Brückenmodelle.

Am meisten zieht uns jedoch die Modelleisenbahnanlage im Maßstab 1 : 45 an. Der Stellwerksmeister am Original-Gleisbildstellwerk der Deutschen Reichsbahn, denn mit einem solchen wird diese 28 m lange und 5 m breite Anlage bedient, gibt uns auch hier bereitwillig Auskunft. Alle Modelle wurden in Einzelfertigung nach Originalzeichnungen von einer Spezialfirma oder den Museumswerkstätten angefertigt. So finden wir Nachbildungen von Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn, der Polnischen, der Schwedischen und der Syrischen Staatsbahn. Auf unsere Frage nach den vorhandenen Lokomotivbaureihen können wir in Erfahrung bringen, daß folgende Lokomotivmodelle vorhanden sind: Dampfloks: 24, 25, 45, 65, 80, 83, 85, elektrische Lokomotiven: E 18, E 92, E 94, PKP E 05, Diesellokomotiven: V 180, Schienenbus, Schnelltriebwagen, Fahrleitungsuntersuchungswagen der PKP. Wir erfahren

7



weiter, daß auch hier an der Traktionsumstellung gearbeitet wird. So werden in diesem Jahr noch eine V 180, eine E 11 und eine E 42 zum Einsatz kommen. Wir lassen uns einmal einen der neuen Mitropa-Speisewagen mit Inneneinrichtung zeigen. Nach Aufklappen des Daches glaubt man, selbst an den niedlichen Tischen zu sitzen und durch die Fenster der vorbeieilenden Landschaft zu schauen. Ein solcher Wagen ist verhältnismäßig schwer, und ein Schnellzug kommt immerhin auf ein Gewicht von 18 bis 20 kg. Bei Unfällen erfolgt dann auch immer eine erhebliche Beschädigung der Fahrleitung, denn eine solche ist natürlich bei elektrischem Zugbetrieb vorhanden. Wir sehen alle Gleise voller Fahrzeuge und hören, daß der Saal für den endgültigen Standort der Anlage schon im Bau ist. Diese wird etwa 45 m lang und 7 m breit sein. Jedoch gibt es hier noch einige Schwierigkeiten zu überwinden, und die Lokomotiven werden noch viele Kilometer auf der alten Anlage fahren müssen.

Aufmerksame Besucher haben längst herausgefunden, daß diese Anlage vor Jahren auf der Technischen Messe in Leipzig im Pavillon der VVB Schienenfahrzeuge gestanden hat. Sie fand im Verkehrsmuseum eine sinnvolle Weiterverwendung. Wenn wir durch die Türspalten in die anderen Säle schauen, so sehen wir ein Originalflugzeug, eine „Super Aero", stehen. Hier wird die Abteilung Luftfahrt aufgebaut. Durch einen anderen Türspalt sehen wir die Maler am Werken und erfahren, daß noch in diesem Jahr die einspurigen Fahrzeuge, also Fahr- und Motorräder, zur Aufstellung kommen sollen.

Im zweiten Obergeschoß befindet sich die Bibliothek des Verkehrsmuseums. Ein modern eingerichteter Lesesaal ladet zum studieren ein. Wie wir an den besetzten Plätzen sehen, wird hiervon reger Gebrauch gemacht, denn es ist eine öffentliche Bibliothek. In einem Gespräch mit der Leiterin der Bibliothek erfahren wir einiges über die Bestände und die Herkunft. Den Grundstock bildete die Bücherei des ehemaligen Sächsischen Eisenbahnmuseums. Durch laufende Neuerwerbungen, Bezug von einschlägiger Fachliteratur, Übernahme von Buchbeständen aus Betrieben und Institutionen wurde der Bestand beträchtlich erweitert. 1964 konnte auch die Bücherei der Rbd Dresden im Rahmen der Museums-Bücherei der Öffentlichkeit wieder zugänglich gemacht werden. Diese Übernahme beendete das Nebeneinanderbestehen von drei Fachbibliotheken (Hochschule für Verkehrswesen, Reichsbahndirektion Dresden und Verkehrsmuseum Dresden). Darüber hinaus sind aber auch Spezialsammlungen, beispielsweise Fahrkarten, Negative, Zeichnungen, Fotos, Kursbücher usw. vorhanden. Leider ist es wegen Bauarbeiten auch hier z. Z. noch nicht möglich, alle Bestände zugänglich zu machen. Auf unsere Frage, wie weit sich der Benutzerkreis erstreckt, hören wir, daß Anfragen aus allen fünf Erdteilen von Institutionen und Privatpersonen vorliegen. Weiter hören wir aber auch, daß das Verkehrsmuseum Dresden 1963 in Prag seine erste Austauschausstellung im Technischen Nationalmuseum mit dem Thema: „Entwicklung des Oberbaues der Deutschen Reichsbahn" erfolgreich ausgeführt hat. Auch die nun schon zur Tradition gewordenen vorweihnachtlichen Ausstellungen, für die Modelleisenbahner bieten sie immer etwas besonderes, werden gut besucht.

Überhaupt kann das Museum über Besuchermangel nicht klagen, waren es doch 1964 100 000 Besucher. Kurz zuvor konnte auch der 500 000. Besucher seit 1956 begrüßt werden, der glückstrahlend das Jahrbuch des Eisenbahnwesens und ein Schnellzugwagenmodell in Empfang nehmen konnte. Eine Ehrenrunde mit einem historischen Kraftfahrzeug, einem Wanderer, Baujahr 1904, beschloß das Ereignis.

Es ist wirklich lohnenswert, für Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und anderen Interessierten des Verkehrswesens, dem Verkehrsmuseum in Dresden einen Besuch abzustatten.

HERMANN HOFFMANN und OLAF LIEHR, Berlin

Bauanleitung für eine Lok der Baureihe 38^{10-40} *(1. Fortsetzung)*

Конструкция модели паровоза серии 38^{10-40} (1. продолж.)

Construction of a Model of Steam Locomotive of Series 38^{10-40} (1th prolongation)

Construction d'un modèle de locomotive, série 38^{10-40} (1eme continuation)

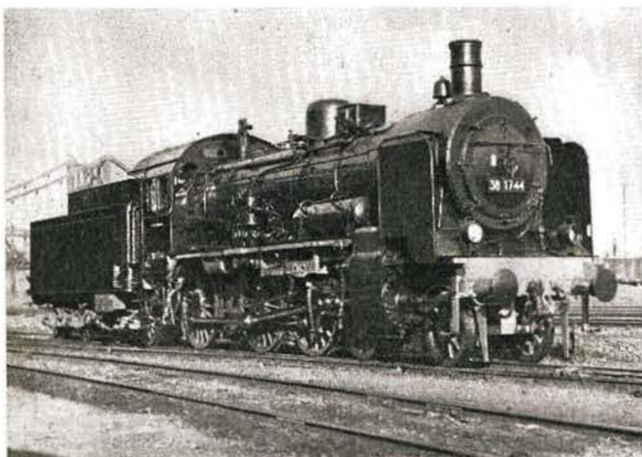
Dann können wir beide Teile zusammen auf dem Rahmen befestigen. Dabei muß die Verschraubung der Zylinder 2.1 eventuell noch einmal etwas gelöst werden. Über Teil 2.3 kommt ein Stück Isolierpappe, damit es gegen das Umlaufblech isoliert wird. Unterlassen wir das, so kann es in kleinen Bögen leicht einen Kurzschluß geben, da die Drehgestellräder dann eventuell an den Zylinder anstoßen.

Wir brauchen jetzt nur noch die Kuppelstangen 2.4 mittels der Kurbelbolzen 2.15 an die Kuppelachsen und mittels der Kurbelbolzen 2.16, gemeinsam mit den Treibstangen 2.5, an die Treibachse zu schrauben. Wir werden das Getriebe, bei abgenommenem Motor, mit der Hand durchdrehen, um zu sehen, ob alles einen leichten Gang hat. Danach findet eine weitere Probefahrt statt.

Die nächste Aufgabe ist die Herstellung des Umlaufbleches 3.1. Die dazugehörigen Umlaufblechwangen 3.2 werden unten angelötet. Auch die Vorwärmer 3.3, die Luftbehälter 3.4 und die Windleitbleche 3.5 werden hergestellt und angelötet. Es folgen der Rauchkammersattel 3.6 sowie die Speisepumpe 3.8/3.9.

Die Luftpumpe 3.10, welche als nächstes gebaut wird, ist im unteren Teil halbiert, damit die Schwingenstange 2.6 nicht anstößt. Die unteren Lamellenscheiben von Teil 3.10 können wir erst nach Durchstecken des Teiles durch das Umlaufblech anbringen.

Es sei noch darauf hingewiesen, daß kleinere Details, welche nicht als Einzelteil gezeichnet wurden, von der Übersichtszeichnung (Blatt 1) abzunehmen sind. Jetzt werden Kessel, Kesselaufbauten und Führerhaus angefertigt. Wir beginnen mit dem Langkessel 4.1. Er wird hinten aufgeschnitten und das Blech so gebogen, daß es den Stehkessel bildet. Danach bohren wir die Löcher



Lokomotive der Baureihe 38^{10-40} (ex preußische P 8)

Foto: G. Illner, Leipzig

für die Griffstangen und Aufbauten. Nach Herstellung der Teile 4.29 und 4.30 löten wir diese Teile in Teil 4.1 ein. Wer seine Lok besonders schwer haben will, darf nicht vergessen, vorher ein Bleichgewicht im Langkessel unterzubringen. Danach können auch die Kesselringe aufgelötet werden.

Die Rauchkammer 4.2 wird ebenfalls mit Bohrungen für Aufbauten und Griffstangen versehen. Außerdem erhält sie einen Ausschnitt für Teil 3.6. Danach löten wir die Teile 4.31 und 4.32 ein. Nachdem die Rauchkammertür 4.27 hergestellt und mit dem Handrad 4.28 versehen wurde, wird sie auf Teil 4.32 befestigt. Jetzt können die Teile 4.1 und 4.2 miteinander verbunden werden.

Als nächstes bekommt die Lok ihr Führerhaus. Die Seitenwände 4.5 versehen wir mit den Fenstereinfassungen 4.7. Auf die Führerhausstirnwand 4.6 werden die Stirnfensterblenden 4.9 aufgelötet. Danach löten wir die Teile 4.5 und 4.6 zusammen. Das Dach 4.3 und der Dachaufsatz 4.8 werden jetzt hergestellt. Letzterer ist entsprechend der Motorrundung nachzufeilen, dann durch die Ausschnitte im Dach 4.3 zu stecken und festzulöten. Nachdem wir auch Teil 4.4 angefertigt haben, löten wir Teil 4.3 und Teil 4.4 auf die Baugruppe 4.5/4.6 auf, und befestigen dann alles an dem Stehkessel 4.1. Wir fertigen jetzt folgende Teile und montieren sie laut Übersichtszeichnung: Sicherheitsventil 4.10, Kesselaufsatz 4.11, Dampfpfeife 4.12, sowie die Leitungen 4.13. Auch stellen wir uns vier Dampfentnahmestutzen 4.15/4.18 her und fertigen danach den Dampfdom 4.14 und den Verteileraufsatz 4.17 an. Beide erhalten je zwei Teile 4.15/4.18. Dann bauen und befestigen wir den Sandkasten 4.16, die Glocke 4.19, den Schornstein 4.20, die Griffstangen 4.21, die Steuerstange 4.22, die Sandrohre 4.23 und die Griffstangen 4.24 bis 4.26. Auch die Lichtmaschine 4.33 sei nicht vergessen. Wir stellen jetzt fest, ob das Lokoberteil einwandfrei über den Motor paßt. Ist dies nicht der Fall, so kann dieser, oder die entsprechende Stelle am Gehäuse, etwas befeilt werden. Danach löten wir das Oberteil auf dem Umlaufblech fest. Durch den Langkessel wird eine Schraube geführt, mit welcher das Oberteil an Teil 1.3 festzuschrauben ist. Mit einer weiteren Senkkopfschraube wird das Oberteil außerdem auf der Pufferbohle 1.6 befestigt.

Jetzt beginnt der Bau des Tenders. Zuerst stellen wir Teil 5.18 her. Es folgt Teil 5.3, welches laut Übersichtszeichnung mit den Nietimitationen versehen wird. Danach löten wir Teil 5.18 in Teil 5.3 ein. Auf Teil 5.3 kommt Teil 5.4. In die Aussparungen desselben löten wir Teil 5.6. Den oberen Abschluß bildet Teil 5.2.

Wir komplettieren das Tenderoberteil mit den Einstiegseitenteilen 5.5, dem Trittbrett 5.7, dem Werkzeugkasten 5.8, den Leitern 5.24 und den Griffstangen 5.25.

Jetzt kommen wir zum Tenderunterteil. Wir stellen Teil 5.1 und 5.19 her und dazu die Hebelstangenkupplung. Diese besteht aus den Teilen 5.9 und 5.10, welche beide durch eine Schraubenfeder, die gut nachgeben muß, miteinander verbunden sind. Die fertige Hebelstangenkupplung wird nach unten gelegt. Darauf kommt der Tenderboden 5.1, die Isolierplatte 5.19 und als oberer Abschluß die im Tenderoberteil eingelötete Abdeckplatte 5.18. Später werden alle diese Einzelteile von unten her miteinander verschraubt. Vorher müssen wir jedoch, der Zeichnung entsprechend, die Drehgestelle bauen. Doppelt bzw. mehrfach vorhandene Teile werden wieder gemeinsam bearbeitet. Die Drehgestelle werden mit zur Stromabnahme herangezogen. Deshalb benötigen wir die Isolierplatte 5.19. Die Radsätze der Drehgestelle werden nur einseitig isoliert. Das vordere Drehgestell nimmt von der rechten, das hintere von der linken Fahrschiene Strom ab. Auf der hinteren Achse des hinteren Drehgestells kommt der Reibungskupplungshaken 5.17. Je ein Teil 5.12, 5.13 und 5.14 werden zusammengeschraubt. Daran löten wir die Seitenteile 5.11. Das vordere Drehgestell besteht aus einem Teil 5.12 und zwei Teilen 5.13 sowie den zwei Seitenteilen 5.11.

Jetzt schrauben wir die Drehzapfen 5.15 ein, stecken sie durch die Isolierplatte 5.19 und sichern sie mit den Splinten 5.16. Auch löten wir gleich an jeden Drehzapfen ein genügend langes Stück Litze, welches wir dann, wenn der Tender fertig ist, zu den entsprechenden Kontakten des Motors führen. Danach bringen wir die Werkzeugkästen 5.21 und 5.22, die Schienenräumer 1.11, die Tritte 5.23 und die Puffer 1.19 an Teil 5.1 an. Auch die Laternen 3.7 finden ihren Platz auf Teil 5.1. Jetzt können wir Ober- und Unterteil zusammenschrauben.

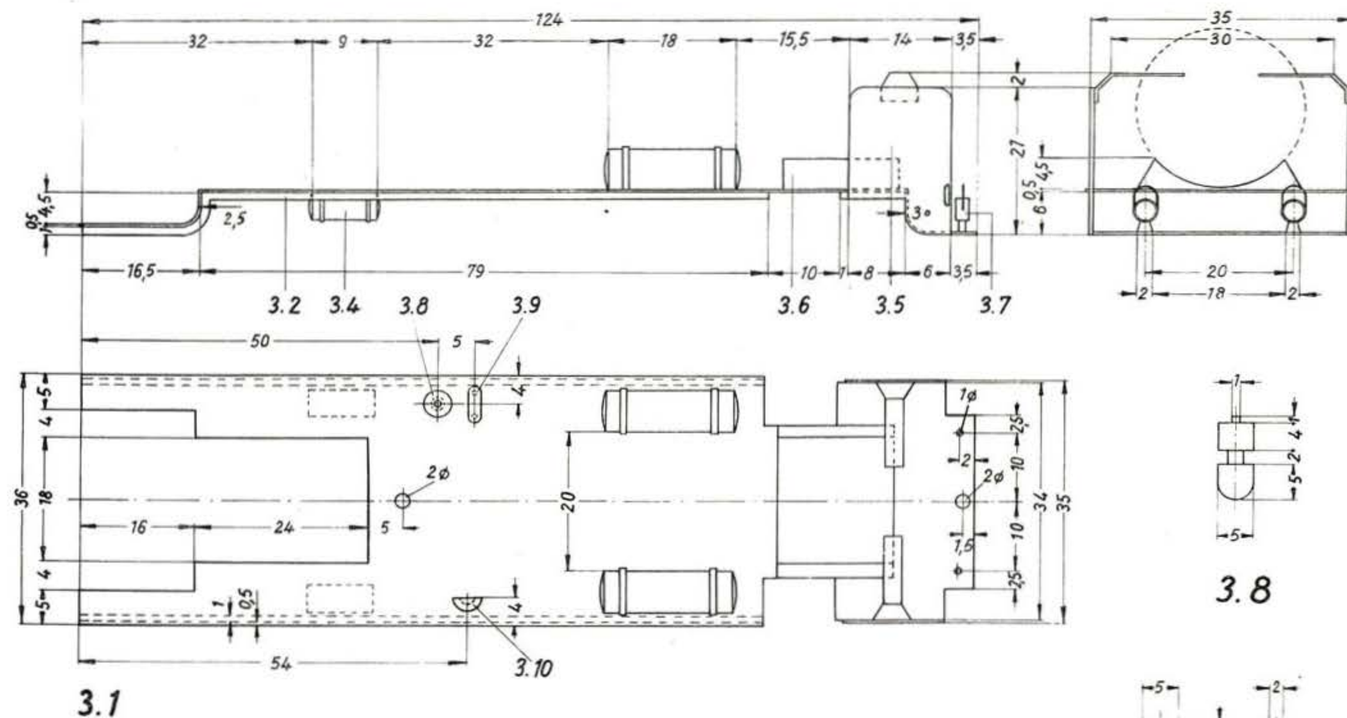
An der Lok drehen wir noch einmal den Bolzen 5.20 heraus und befestigen auch den Tender damit.

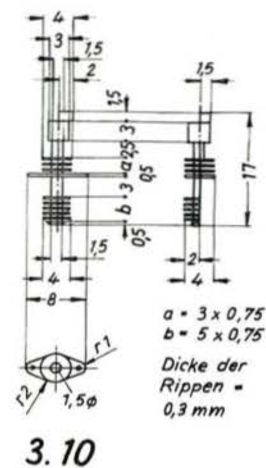
Anstrich:

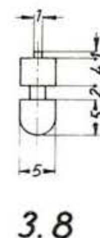
Lokunterteil und Umlaufblechseiten – rot
Tenderunterteil – rot
Alle übrigen Teile – schwarz

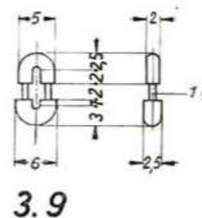
Wer die Lok in den alten preußischen Farben ausführen will, muß alle schwarzen Teile in grün halten. Lediglich die Rauchkammer bleibt schwarz.

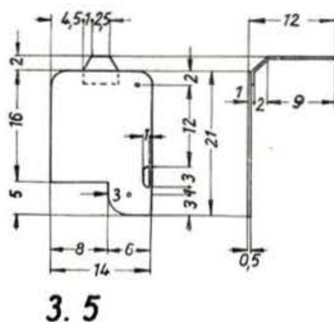
(Schluß mit Stückliste folgt)

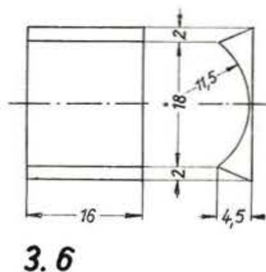


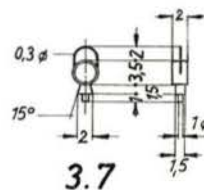




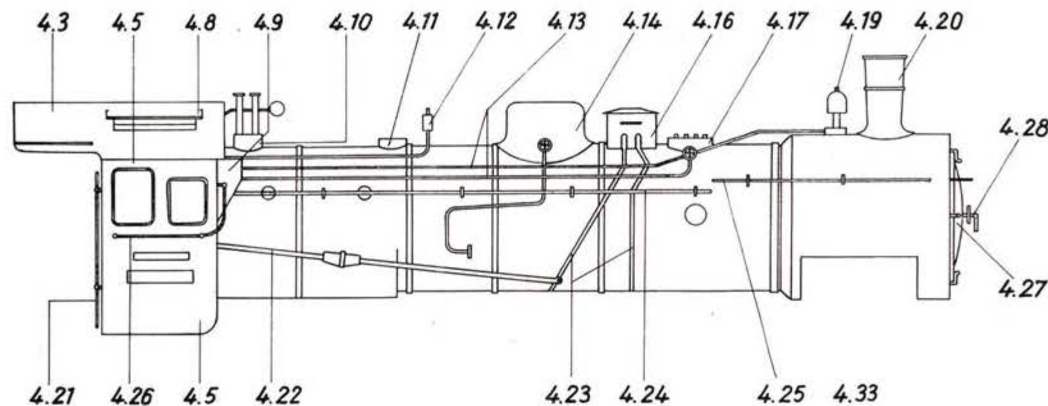


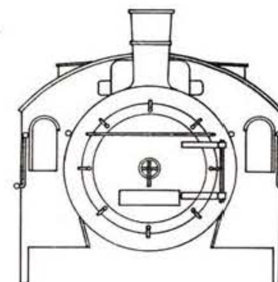


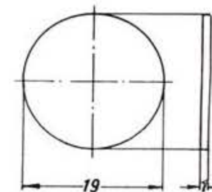


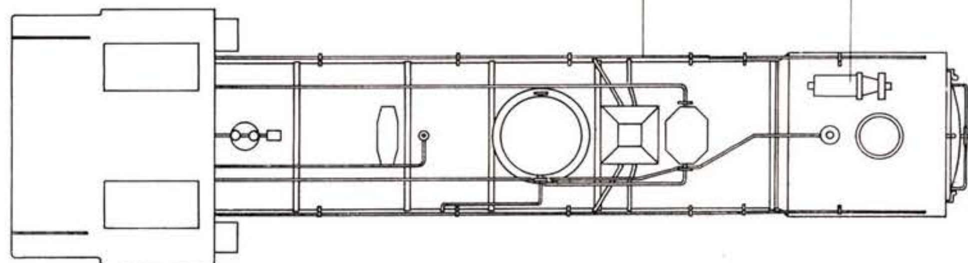


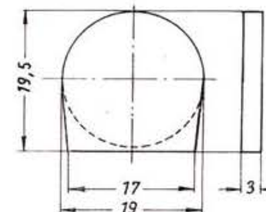
1965	Dat.:	Name:		H. Hoffmann Berlin-Bohnsdf.	Nenngr. HO
Gezeichn.	18. 1.	Frank			
Geprüft	20. 1.	[signature]			
Maßstab 1:1	Lokomotive BR 38 10-40 ex pr P8			Zeichngs.-Nr. 5	
	Umlaufblech				

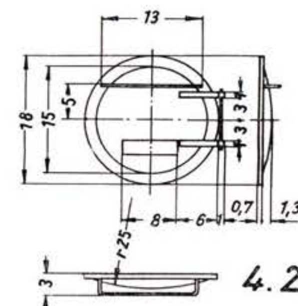


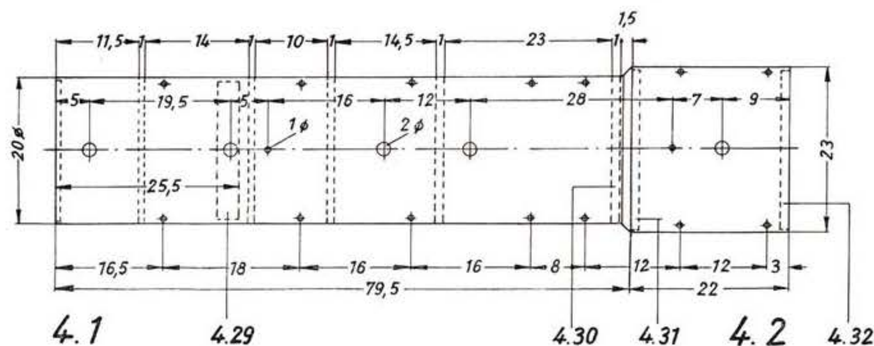


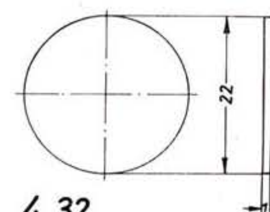


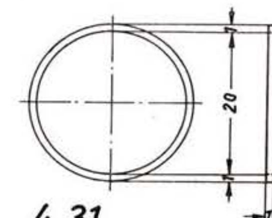




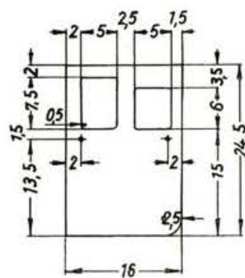


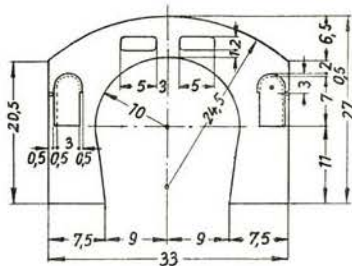


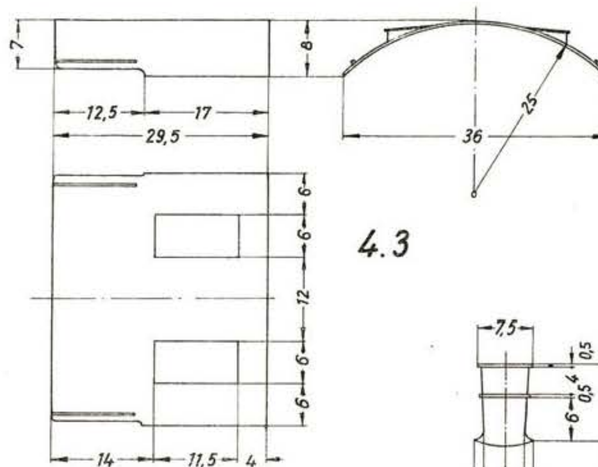


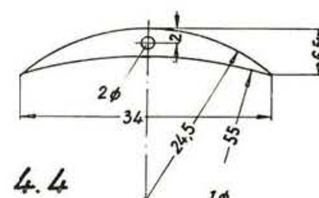


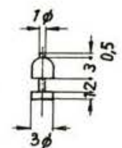
1965	Dat.:	Name:		H. Hoffmann Berlin-Bohnsdf.	Nenngr. HO
Gezeichn.	22. 1.	Franke			
Geprüft	26. 1.	[signature]			
Maßstab 1:1	Lokomotive BR 38 10-40 ex pr P8				Zeichngs.-Nr. 6
	Lokoberteil - Kessel				

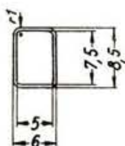


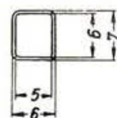


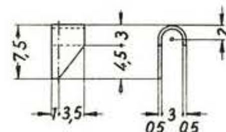


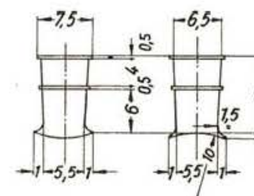




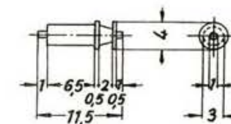


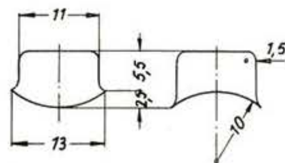


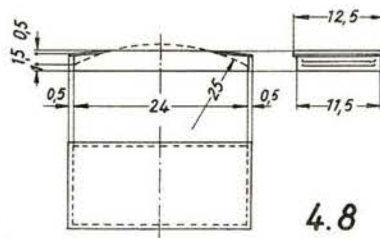


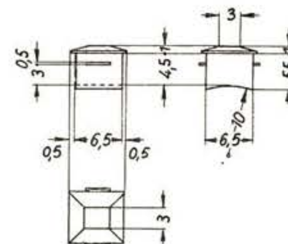


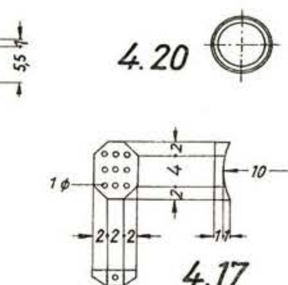


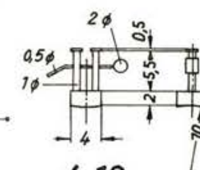


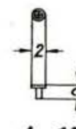




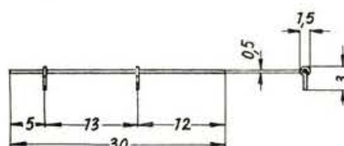


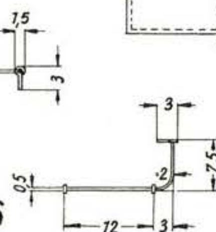


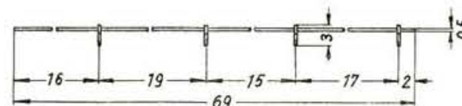












1965	Dat.:	Name:		H. Hoffmann Berlin-Bohnsdf.	Nenngr. HO
Gezeichn.	27. 1.	Frank			
Geprüft	29. 1.	[signature]			
Maßstab 1 : 1	Lokomotive BR 38 10-40 ex pr P8				Zeichngs.-Nr. 7
	Führerhaus u. Kesselaufbauten				

AUFRUF

für die Bezirksmeisterschaften Junger Modelleisenbahner 1965

In Vorbereitung des Tages des deutschen Eisenbahners und des XII. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerbs 1965 wetteifern die Arbeitsgemeinschaften Junger Modelleisenbahner um hohe Leistungen. Dazu wird vom Deutschen Modelleisenbahn-Verband im Einvernehmen mit dem Ministerium für Volksbildung, dem Zentralrat der Freien Deutschen Jugend und der Pionierorganisation „Ernst Thälmann" die 1. DDR-Meisterschaft Junger Modelleisenbahner ausgeschrieben. Bei dieser Meisterschaft werden die Mitglieder des Pionierverbandes und der Freien Deutschen Jugend beweisen, daß sie im Unterricht und in den Arbeitsgemeinschaften fleißig gelernt haben. Mit ihren Lernergebnissen und Leistungen in den Arbeitsgemeinschaften und Zirkeln zeigen sie, daß sie es verstehen, ihre Kenntnisse und Fertigkeiten erfolgreich in der Praxis anzuwenden und sich gut auf ihren zukünftigen Beruf vorbereiten.

1. Allgemeine Festlegungen

1.1. Die Bezirksmeisterschaften werden in den Bezirken der Reichsbahndirektionen am 30. Mai 1965 durchgeführt.

1.2. Die Ausscheidung im Republikmaßstab findet am 26. und 27. Juni 1965 in Magdeburg statt.

1.3. Veranstalter der Bezirksmeisterschaften ist der jeweilige Bezirksvorstand des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes in enger Zusammenarbeit mit den Räten der Bezirke, Abt. Volksbildung.

1.4. Die Meisterschaften werden so organisiert, daß kein Unterrichtsausfall entsteht.

2. Festlegung der Altersstufen und der Stärke der Mannschaften

2.1. An den Bezirksmeisterschaften Junger Modelleisenbahner können Mannschaften folgender Altersstufen teilnehmen:

a) bis 12 Jahre

b) bis 16 Jahre

2.2. Die Stärke einer Mannschaft beträgt 6 Teilnehmer und 1 Ersatzmann.

3. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Mannschaften aus den Arbeitsgemeinschaften Junger Modelleisenbahner, die eine gute fachliche und gesellschaftliche Arbeit geleistet haben, unabhängig von der Mitgliedschaft im Deutschen Modelleisenbahn-Verband. Schüler, die keiner Arbeitsgemeinschaft angehören, können ebenfalls an den Meisterschaften teilnehmen. Diese Einzelteilnehmer werden von den Bezirksvorständen des DMV zu Mannschaften zusammengestellt.

4. Wertung

4.1. Die Meisterschaft umfaßt:

a) Wettkampf des Wissens (Lösung theoretischer Aufgaben)

b) Technischer Wettkampf (Lösung praktischer Aufgaben)

4.2. Als Grundlage für die Wertung der Ergebnisse der Wettkämpfe gilt ein einheitliches Punktsystem.

5. Die Jury

5.1. Die Jury setzt sich aus Vertretern des DMV, der FDJ, der Pionierorganisation und den zuständigen Organen der Volksbildung zusammen.

5.2. Die Jury entscheidet unter Ausschluß des Rechtsweges über die Plazierung der einzelnen Teilnehmer und der Mannschaften.

6. Auszeichnungen

6.1. Alle Teilnehmer, die entsprechend ihrer Meldung und diszipliniert an den Wettkämpfen teilgenommen haben, erhalten eine Teilnehmerurkunde.

6.2. Die beste Mannschaft jeder Altersstufe eines Bezirks erhält für jedes Mitglied eine Siegerurkunde und nimmt am Republiksausscheid teil. Sie erhält einen Ehrenpreis des Bezirksvorstandes und nimmt als besondere Auszeichnung an der Festveranstaltung der zuständigen Reichsbahndirektion zum Tag des deutschen Eisenbahners teil.

6.3. Die beste Mannschaft jeder Altersstufe im Republikmaßstab erhält eine Ehrenurkunde, einen Wanderpreis der Pionierorganisation sowie den Titel „DDR-Sieger im Wettkampf Junger Modelleisenbahner". Die Mitglieder dieser Mannschaften erhalten die Möglichkeit, kostenlos an einer Sonderfahrt des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes zum XII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb in Prag teilzunehmen.

7. Organisation und Termine

7.1. Die Arbeitsgemeinschaften und Einzelteilnehmer melden sich bis zum 10. Mai 1965 zur Teilnahme an den Bezirksmeisterschaften Junger Modelleisenbahner getrennt nach Altersstufen bei ihrem zuständigen Bezirksvorstand bzw. beim Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41 an.

7.2. Weitere Termine und Einzelheiten werden mit der Einberufung zu den Bezirksmeisterschaften bekanntgegeben.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband
— Präsidium —

SIGRID und PETER WAGNER, Leipzig

Neue Dieseltriebzüge bei den Sowjetischen Eisenbahnen

Bei der Einführung der neuen Traktionsarten bei den Sowjetischen Eisenbahnen, die im wesentlichen 1968 abgeschlossen sein soll, ist zur Verbesserung des Reiseverkehrs vorgesehen, im Vorortverkehr als Zubringerverkehr zu den Fern-Schnellzügen teilweise Dieseltriebzüge einzusetzen. Daneben gibt es eine Anzahl Nebenstrecken, auf denen täglich nur ein oder zwei Reisezugpaare verkehren, die ebenfalls sehr wirtschaftlich durch Dieseltriebzüge ersetzt werden können. Die bei den Sowjetischen Eisenbahnen bisher vorhandenen Dieseltriebzüge reichen aber für diese Aufgaben nicht aus. Deshalb wurden bei der ungarischen Firma Ganz-Mavag dreiteilige und bei dem Rigaer Waggonbaubetrieb vierteilige Dieseltriebzüge in Auftrag gegeben, deren technische Daten nachfolgend aufgeführt sind:

Hersteller	Ganz-Mavag	Rigaer Waggonbau
Zugzusammenstellung	M + B + M	M + 2 B + M
Achsfolge	(A1A)'–2'+2'2' +2'–(A1A)'	B'–2'+2'2'+2'2' +2'–B'
Motorleistung	2 × 500 PS	2 × 1000 PS
bei n (U/min)	1250	1500
Kraftübertragung	mechanisch	hydraulisch
Motor im	Drehgestell	Wagenkasten
Sitzplatzangebot		
Triebwagen (M)	78	80
Mittelwagen (B)	128	128
Gesamt	248	416
Länge bis Kupplungsmitte		
Triebwagen	24 540 mm	25 450 mm
Mittelwagen	24 540 mm	25 576 mm
Gesamtmasse	160 t	166,6 t
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	120 km/h

Für die weiteren Entwicklungen wurden eine Reihe Forderungen gestellt, die besonders der Verringerung der Eigenmasse dienen. So werden künftige Fahrzeuge nur noch bis 3600 mm über SO gebaut, während z. Z. noch das Profil 1 WM mit 4450 mm Höhe ausgenutzt wird. Ebenfalls sollen leichtere Radsätze mit 860 mm Raddurchmesser (jetzt 950 mm) angewendet werden.

Die Triebwagen sind heute ebenfalls wie alle Fahrzeuge der Sowjetischen Eisenbahnen mit der automatischen SH-3-Kupplung ausgerüstet, die für eine Bruchlast von 200 Mp ausgelegt ist, aber eine Masse von 1220 kg je Wagen erfordert. Für Triebwagen ist diese schwere Kupplung jedoch nicht erforderlich und wird durch eine leichtere ersetzt, die neben der Verringerung der Fahrzeugmasse gleichzeitig eine Verkürzung der Abstände zwischen den Wagen ermöglicht. Dieser Kuppelabstand beträgt bei der SH-3-Kupplung 856 mm und soll sich auf 300 bis 350 mm verringern.

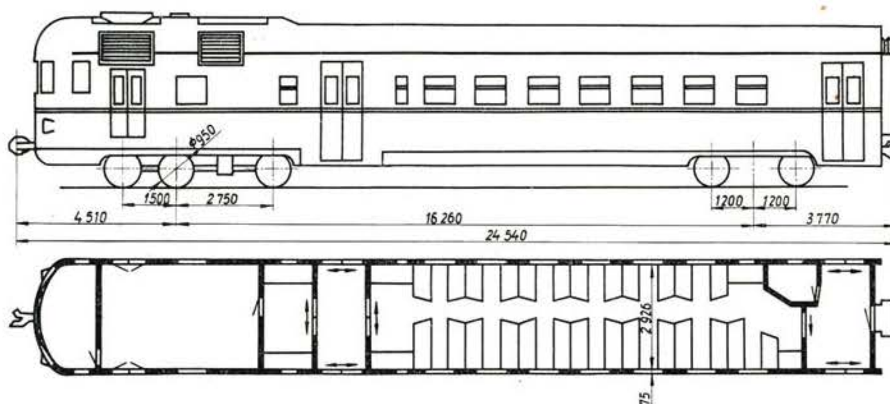


Bild 1 Grundriß und Seitenansicht des Motorwagens der Firma Ganz-Mavag

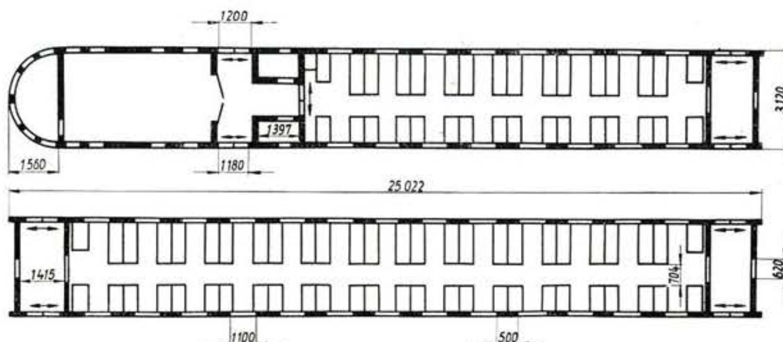
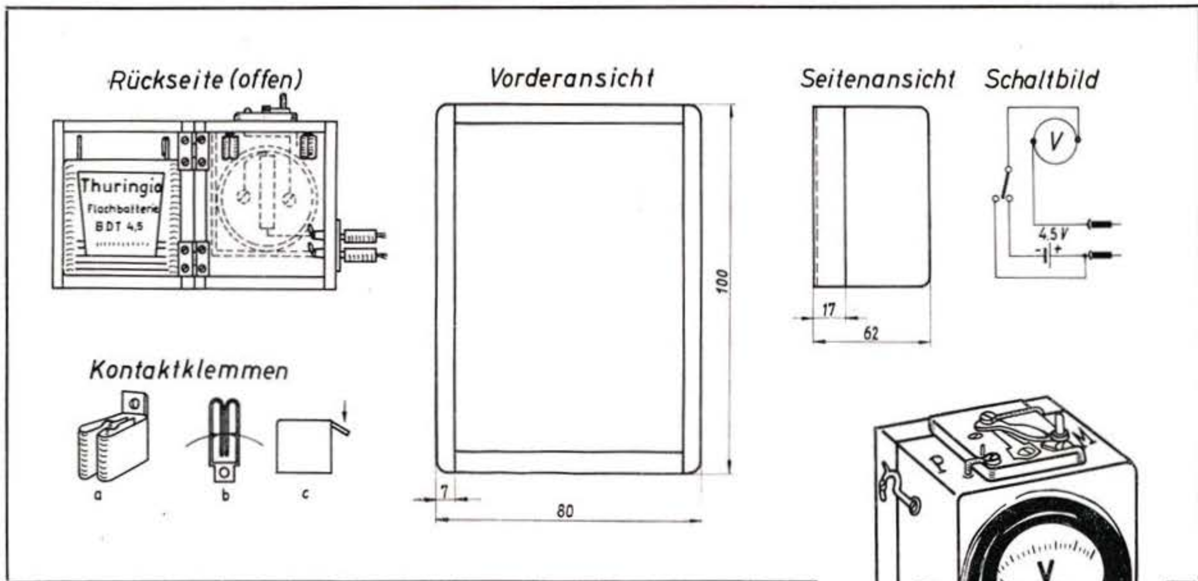
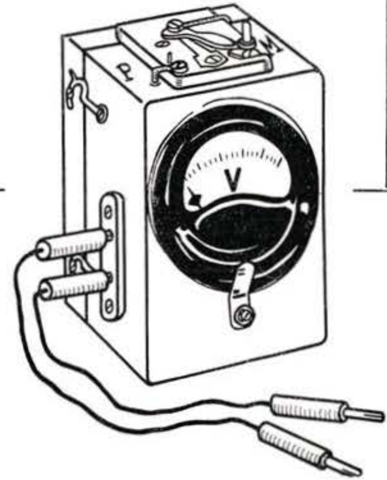


Bild 2 Grundriß des Motor- und Mittelwagens des Rigaer Waggonbaubetriebes





HORST BURKHART, Wittenberge/Prignitz

Eine lohnende Bastelei

Es bereitet immer wieder Freude – so geht es mir jedenfalls –, wenn nach einem Bauplan unserer Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" ein weiteres Stück vollendet wurde. Es war nicht immer leicht – besonders als Anfänger –, etwas nachzubauen. Doch das ist ja der Reiz, auch mit mancherlei Schwierigkeiten fertig zu werden oder gar neue Gedanken beim Bau hineinzubringen.

Oft studiere ich in älteren Heften der Zeitschrift und finde manches Interessantes, das mir beim Erscheinen dieses oder jenen Heftes gar nicht besonders auffiel. So erging es mir auch im letzten Urlaub, den meine Frau und ich zu Hause verlebten. Da finde ich in der Beilage zum Heft 9/1960 die Bauanleitung für ein Meß- und Prüfgerät, wie ich es mir schon immer zu besitzen wünschte. Herr Günter Barthel beschreibt in der 6. Stunde der Fortsetzungsreihe „Für den Anfänger" sehr anschaulich die Einrichtung und die Möglichkeiten der Anwendung solch eines Gerätes. Also frisch ans Werk! Das Ergebnis zeigen die Zeichnungen. Ein kleiner Holzkasten bildet das Gehäuse. Alle Maße sind aus den Bildern ersichtlich. Die Rückwand des Kastens (Hartfaserplatte) muß innen so bemessen sein, daß eine 4,5-Volt-Flachbatterie gerade klemmend hineinpaßt. Scharniere lieferte mir eine alte Zigarrenkiste. Der tiefe Teil des Kastens nimmt das Voltmeter (0 bis 30 Volt) auf, das ich bereits besaß. Um ihm im voraus ausgesägten, kreisförmigen Ausschnitt einen sicheren Halt zu geben, fertigte ich aus einem langen Pappstreifen einen Ring, der innen angeklebt wurde und das Voltmetergehäuse fest umschließt. Zur Sicherung ist vorn ein federndes Blech angeschraubt. Seitlich wurden zwei Durchbohrungen für die Steckerbuchsen und zwei Riegel zum Verschließen des Kastens angebracht.

An Stelle eines Kippschalters, wie ihn Herr Barthel vorschlägt, wird oben ein Hebelschalter angeschraubt. Die kurzen Kabelverbindungen werden nach dem Schaltbild verlegt. Problematisch waren aber die beiden Anschlußdrähte für die Flachbatterie. Zwei der in der Zeichnung wiedergegebenen Kontaktklemmen (a) waren dazu geeignet, wenn die Wölbungen der Innenzungen mit einer Flachzange gerade gedrückt (siehe Pfeile) (b) und das Ösenblech etwas schräg nach unten (c) gebogen wurden. Mit Messingschrauben (stets solche oder aus Alu verwenden) befestigte ich sie innen unter dem Hebelschalter. Beim Schließen der Rückwand gleiten die Pole der Batterie (der lange wurde in der Mitte umgebogen) in die Klemmen und schließen den Stromkreis, der für das Prüfen gebraucht wird. So einfach löste sich das anfängliche Problem!

Es war ein feierlicher Augenblick als das neue Stück vorgeführt wurde. Stellhebel auf „P": Eine alte Magnetspule brachte den Zeiger des Voltmeters zum Ausschlag – die Drahtwicklung ist in Ordnung! Das Gegenteil war bei einer Sicherung festgestellt – sie wanderte in den Mülleimer! Schließlich wurde die Spannung der Taschenlampenbatterie gemessen: Hebel auf „M". Ergebnis: 4 Volt, also noch wenig verbraucht! Hebel in Mittelstellung: Beendigung des Prüfens und Messens.

Ing. WILHELM CZERNEY, Wien

Noch eine Ergänzung zu: Die Wiener S-Bahn

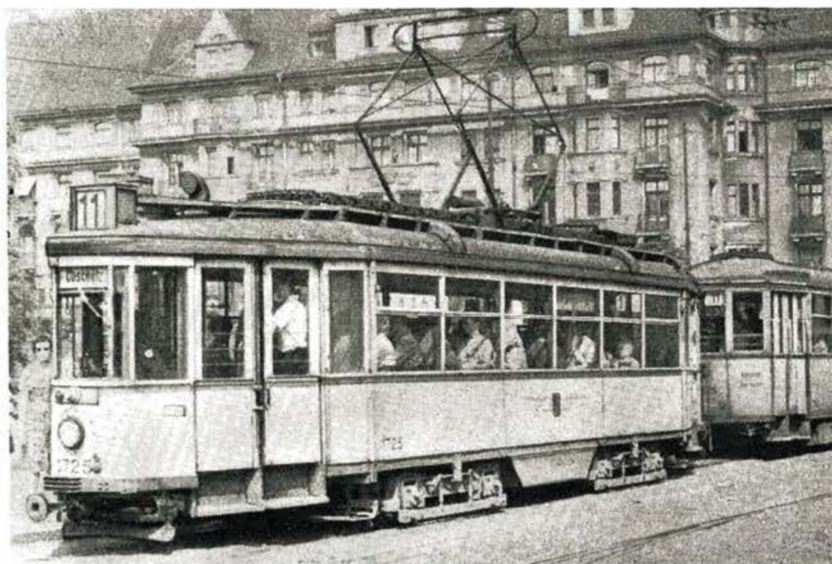
Zu dem ausführlichen Beitrag über die neue Wiener Schnellbahn (Heft 9/1964) und seine Ergänzung (Heft 12/1964) sind m. E. noch einige Richtigstellungen und Ergänzungen erforderlich, um den ganzen Fragenkomplex einigermaßen überblicken zu können. So muß vor allem erkannt werden, daß die Trassenführung der gegen Ende des vorigen Jahrhunderts von den Österreichischen Staatsbahnen erbauten Wiener Stadtbahn mit den heutigen Erkenntnissen über die zweckmäßigste Linienführung übereinstimmt und diese Anlage an sich keinesfalls den Bedürfnissen der Wiener widersprach. Der wirkliche Grund der geringen Benutzung dieser Stadtbahn in den Jahren vor 1914 war nur in der Tarifabsonderung der verschiedenen Verkehrsmittel zu suchen. Da die „Städtische Straßenbahn", statt eine Tarifgemeinschaft innerhalb des Wiener Stadtgebietes mit der Staatsbahn einzugehen, noch Konkurrenzstrecken angelegt hatte, waren die Wiener gezwungen, der Umsteigmöglichkeiten wegen auf den schnelleren Stadtbahnweg zu verzichten, um sich den zweifachen Fahrpreis zu ersparen. Dagegen brachte die Tarifgemeinschaft der Stadtbahn mit den anderen Bahnen den Bewohnern der Gemeinden um Wien zu jener Zeit eine sehr günstige und billige Verbindung mit den meisten Wiener Stadtbezirken. Dabei ist es wichtig zu wissen, daß die sogenannten Nahverkehrszonen der Fernbahnen ausschließlich von Stadtbahnzügen bedient wurden, wodurch eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeiten erzielt werden konnte. Dem Fehlen eines echten Ring- (oder Kreis-)Verkehrs auf der Stadtbahn die Schuld an der Unwirtschaftlichkeit der Bahn zu geben, ist bei einiger Kenntnis der Sachlage direkt widersinnig. Man hat heute erkannt, daß eine Stadtschnellbahn, die aus drei Hauptlinien besteht, welche um den eigentlichen Stadtkern ein gleichseitiges Dreieck bilden, außerhalb diesem aber in sechs verschiedene Richtungen führen, der idealen Verkehrsgestaltung ganz nahe kommt. Eine ähnliche Gestalt hatte aber auch der Kern der Wiener Stadtbahn bereits seit ihrer Gründung und hätte auch noch ausgebaut werden sollen, hätte nicht der Krieg alle solche Vorhaben zerstört.

Eine Elektrifizierung vor 1914 mußte noch unterbleiben, da man bei den verschiedenen Versuchen noch keine befriedigende Lösung finden konnte, denn wie bekannt, war man erst nach dem ersten Weltkrieg allmählich so weit, schon mit einiger Erfahrung an die elektrische Zugförderung heranzugehen. Die in diese Zeit fallende Stillegung der Wiener Stadtbahn war erwiesenermaßen nur wegen der Engstirnigkeit in den Tariffragen erforderlich geworden.

Die „Elektrifizierung" des inneren Kernes dieser Bahn durch die Straßenbahn war anfangs ebenfalls ohne Tarifeinheit mit den Straßenbahnlinien geplant und stieß gleich nach der Eröffnung auf allgemeine Ablehnung, die erst nach Einführung eines Einheitstarifes schwand.

Einige weitere Feststellungen in der „Ergänzung" (Heft 12/1964) sind leider unrichtig. Erstens wurde die neue WEST (Wiener-Elektrische-Stadt-Bahn) niemals mit Straßenbahnwagen betrieben, sondern es wurden eigene Fahrzeuge beschafft, die nur in ihren Abmessungen und Aufbauten den Wiener Straßenbahnwagen ähnlich sahen, sonst aber wesentlich schwerer waren, andere elektrische Einrichtungen besaßen; kurz, es wurde ein neuer, für diese Bahn aber nicht entsprechender Wagenpark beschafft. Kostspielige Umbauten an den bestehenden, von der Staatsbahn übernommenen Anlagen (die keinesfalls notwendig waren, aber die Stadtbahn nun von den übrigen Bahnen völlig abtrennte), widerlegen die Behauptung, daß es eine Kostenfrage war, weswegen ein derartig ungeeigneter Wagenpark angeschafft wurde.

Weiter ist es logisch, daß die Verkehrsspitzen auf Stra-



Der Dresdner Hechtwagen

Dieser heute noch als modern anzusehende Großraumwagen wurde 1930 von der „Dresdner Straßenbahn" selbst entwickelt. Der Triebwagen besitzt zwei Drehgestelle und ist mit vier Antriebsmotoren von je 80 kW Leistung und einem Zentralfahrschalter, der in der Mitte des Wagens liegt und durch Druckknopfsteuerung betätigt wird, ausgerüstet. Der Hechtwagen erreicht eine Geschwindigkeit von 60 km/h; seine Eigenmasse beträgt 21 t. Die Fahrerkabinen sind zusammenklappbar, so daß jeweils der Raum der hinteren Fahrerkabine zusätzlich Stehplätze bietet. Der Wagen besitzt 36 Sitzplätze. Seine Verwendung bleibt vorwiegend Strecken mit großen Steigungen vorbehalten.

Text u. Foto: Reinfried Knöbel

ßen- und Stadtbahn nach der Elektrifizierung zusammenfallen müssen, da ja ein Großteil der Straßenbahnbenutzer auch Teile der Stadtbahn mitbenutzt und umgekehrt.

Außerdem war der Übergang von Stadtbahnzügen auf die Straßenbahn der viel schwereren Fahrzeuge, der anderen Stromart und der unterschiedlichen Bremsart wegen ein Hemmnis und keinesfalls ein Vorteil. Ein besonderes Hindernis waren außer der ständigen Beschädigung des Unter- und des Oberbaues auch die vielen Verzögerungen auf dem Straßenbahnabschnitt, die stets zu Fahrplanstörungen führten.

So stellt sich bei richtiger Untersuchung dieses ganzen Fragenkomplexes letzten Endes heraus, daß die Maßnahmen, die bei der Elektrifizierung getroffen wurden, weder einen verkehrstechnischen Fortschritt verrieten, noch von echtem Sparsinn diktiert waren, sondern weit eher die Eigenbrötelei und Engstirnigkeit der Verantwortlichen erkennen ließen. Entrüstet wies man damals die „Zumutung" zurück, einen gemeinsamen Betrieb von Bundesbahn und WEST aufzubauen, weil man sich mit den „anderen" nicht einigen wollte; andererseits vermied man ängstlich einige noch fehlende Anschlußstrecken auszubauen und behielt auch bei der erst vor wenigen Jahren erfolgten Erneuerung der Stadtbahnwagen das ganze unbefriedigende System bei.

Erst die neue Schnellbahn, welche in Tarifgemeinschaft mit den Wiener Verkehrsbetrieben (Straßenbahn) geführt wird, brachte einen wirklichen Fortschritt und beweist, daß gerade bei den vielen tausenden Fahrgästen im täglichen Berufsverkehr eine Verdoppelung der Fahrkosten vermieden werden muß.

Daß aber schon die alte mit Dampf betriebene Stadtbahn an noch viel mehr Stellen auf die Fernbahnen übergegangen war und so eine schnelle Verbindung auf Entfernungen bis ein halbes Hundert von Kilometern herstellen konnte, beweist nur noch besser, daß die engherzige Absonderung der Wiener Stadtbahn einen echten Fortschritt und eine Weiterentwicklung dieses so wichtigen Verkehrsmittels verhindert hatte.

WOLFGANG MALETZKE, Berlin

Allerlei Merkwürdigkeiten bei der Entwicklung der Eisenbahn

In unserem Zeitalter der technischen Perfektion und der sachlich-nüchternen Überlegungen fällt es einem manchmal schwer, den Gedankengängen einiger Erfinder zu folgen, die, vielleicht teilweise aus technischem Unvermögen heraus, teilweise in dem Drang, irgend etwas Besonderes schaffen zu wollen, auf die merkwürdigsten Gedanken gekommen sind. Die Lösung eines Problems, nämlich das Verlassen oder Betreten eines in Fahrt befindlichen Zuges, um hierdurch die Aufenthalte an Bahnhöfen zu vermeiden, beschäftigte die Gemüter besonders und hat zu verschiedenen Lösungen geführt, denen jedoch eines gemeinsam ist: sie haben nie Eingang in die Praxis gefunden, und ihre Benutzung dürfte nur für Lebensmüde oder Artisten in Betracht kommen. So bietet beispielsweise das Patent 102 584 „Eine Einrichtung zum Aufnehmen und Absetzen von Personen und Gütern in einem bzw. aus einem fahrenden Zuge" an, die aus einem zu den Durchfahrgleisen parallelen, waagerechten und nach beiden Seiten ansteigenden Nebengleis besteht, auf dem in der Fahrtrichtung des Zuges ein den Übergang ermöglichender, mit den Reisenden besetzter Plattformwagen abgelassen wird. Dieser wird durch einen Motor oder durch einfaches Herabfahren auf dem Gefälle allmählich auf die Geschwindigkeit des Zuges gebracht, so daß beim Nebenherlaufen des Plattformwagens neben dem Zuge der Übergang der Reisenden erfolgen kann. Darauf wird der Plattformwagen durch Bremsen oder Hinauffahren auf die gegenüberliegende Steigung wieder zum Stillstand gebracht, so daß er zur Benutzung für einen in entgegengesetzter Richtung verkehrenden Zug bereit steht. Eine weitere Lösung dieses „Problems" offenbart die Patentschrift 315 874, indem sie vorschlägt, einen Teil des Bahnsteigs als Förderband auszubilden, das durch Anschläge vom einfahrenden Zug mitgenommen und hierdurch auf dessen Geschwindigkeit gebracht wird, so daß die Fahrgäste „mit Leichtigkeit aus dem fahrenden Zuge zur Rollplattform und umgekehrt übertreten können." Für „ängstliche Personen" sind an beiden Seiten der Rollplattform Rollstühle vorgesehen Wem aber auch diese Lösung nicht zusagt, für den hat der nimmermüde Erfindergeist eine weitere „Vorrichtung zum Verlassen eines in Fahrt befindlichen Eisenbahnzuges" erdacht. Bei dieser ist ein mit dem letzten Eisenbahnwagen gekoppelter kleiner Abrollwagen, dem „einem gewissen Vorrat entnommen werden kann" vorgesehen, der auf den Eisenbahnschienen mitrollt und „an einer gewissen Stelle" losgekuppelt und nach Ablauf „einer gewissen Strecke" zum Stillstand gebracht werden kann, ohne daß dabei ruck- oder stoßartige Bewegungen vorkommen. Weitere interessante Einzelheiten können der Patentschrift 359 787, die immerhin aus dem Jahre 1921 stammt, entnommen werden. Ein weiterer Kommentar hierzu ist wohl überflüssig, so daß nur zu wünschen übrig bleibt: Gute Fahrt und glückliche Reise! —

Sollte es dem Reisenden nun tatsächlich gelungen sein, den Wagen unbeschadet betreten zu haben, dann darf er sicher sein, daß alles getan wurde, um ihm das Modernste an Eisenbahntechnik zu bieten, nämlich ein Wagen, der keine der „altmodischen" Räder mit Spur- und Laufkranz mehr besitzt, sondern auf einem „Wasserkissengleitschuh" über die Schienen rutscht, Wo der enorme Wasservorrat herkommen soll und wie das Fahrzeug über Schienenstöße, Kreuzungen, Weichen usw. gelangt, ohne daß das Wasserpolster, auf dem es ruht, unterbrochen wird, ist der Patentschrift 46 847 leider nicht zu entnehmen.

Eine äußerst raffinierte „Einrichtung zur Verminderung der rollenden Reibung bei der Bewegung von Fahrzeugen auf Schienen" ist dagegen dem Inhaber des Patentes 142 827 eingefallen, der vorschlägt, das Fahrzeug mit Elektromagneten auszurüsten, welche bei Erregung das Fahrzeug anhebend, die Laufräder desselben ent-

lasten. Der (bestimmt nicht geringe) Erregerstrom für die Magnete wird einfach und bescheiden „einer Akkumulatorenbatterie“ entnommen. Hoffentlich wendet dieses Prinzip der Entlastung der Räder niemand bei Triebfahrzeugen an, er könnte sich sonst wundern, daß sich das Fahrzeug nicht von der Stelle rührt. – Sollte der Fahrgast trotz dieses gebotenen Komforts doch das Bedürfnis verspüren, sich an einem Haltegriff festzuhalten, so steht ihm nach der Patentschrift 632 869 hierzu ein solcher zur Verfügung, dessen federnder Griff bei Belastung eine Reklametafel frei gibt. Weniger attraktive Mädchen können sich dadurch in der Hoffnung wiegen oder den Eindruck erwecken, interessiert betrachtet zu werden, während in Wirklichkeit die Aufmerksamkeit einer neuen Schnaps- oder Zigarettenmarke gilt. – Doch auch durchaus ernstzunehmende Erfinder haben in ihrer „Jugendzeit“ mitunter ihrer Phantasie recht freien Lauf gelassen. So wird in der Patentschrift 421 031 eine „Übergangsstelle vom Landschnell- zum Unterwasserschnellverkehr“ vorgeschlagen, bei der Fahrzeuge, die sowohl über als auch unter Wasser durch Propeller angetrieben sind, durch eine fahrstuhlartige Vorrichtung aus dem Wasser an ein Hängegerüst gehoben bzw. von diesem gesenkt werden, und ihre Fahrt fortsetzen. Erfinder dieses merkwürdigen Verkehrsmittels ist kein geringerer als der vielen Eisenbahnfreunden bekannte Dipl.-Ing. Franz Kruckenberg, der Ende der zwanziger Jahre viel durch seinen „Schienenzeppelin“, einen propellergetriebenen Schnelltriebwagen, von sich reden machte. Bei dieser Gelegenheit sei auch noch auf den später von Kruckenberg entwickelten, nach ihm benannten dreiteiligen Schnelltriebwagen hingewiesen, der außerordentlich gute Laufeigenschaften zeigte und auch äußerlich schon das Vorbild für die heute gebauten Fahrzeuge dieser Art war, dessen Weiterentwicklung aber durch den Beginn des zweiten Weltkrieges leider abgebrochen wurde. – Doch zurück zu den Merkwürdigkeiten der Eisenbahn, die auch auf dem Gebiet des Antriebs für die Fahrzeuge zu finden sind. Eines der kuriosesten Antriebsmittel ist zweifellos die „Lokomotive mit Schiebefüßen“. Die beiden Erfinder haben hierbei der armen Lok wahrhaftig an zwei beinartigen, nebeneinander angeordneten Stangen menschenähnliche Füße verpaßt, die durch eine Kurbelwelle wechselseitig hochgehoben werden und das Fahrzeug vorwärts schieben sollen (nachzulesen in der Patentschrift 57 401 aus dem Jahre 1890). Nicht minder erstaunlich ist eine „Einrichtung zum periodischen Antreiben von Schienenfahrzeugen von der Strecke aus“ (Patentschrift 144 044), die durch in der Mitte der Fahrschienen, in Abständen angeordnete, nach oben weisende Keile gekennzeichnet ist, welche nach dem Auslösen einer Sperrvorrichtung durch das Fahrzeug mittels einer Hebevorrichtung (Feder) aufwärts geschoben werden und dabei mit ihrer schiefen Fläche auf einen mit dem Fahrzeug verbundenen Ausleger wirken. An Stellen, an denen das Fahrzeug anfahren soll, sind diese emporschnellenden Keile in dichterer Folge angeordnet. Es bleibt nur zu hoffen, daß dieses kuriose Gefährt nicht einmal woanders stehenbleibt, sonst müßten es die Fahrgäste anschieben. –

Aber auch in der Schienenmitte verlaufende Schraubenspindeln zum Antrieb für Eisenbahnen, wobei am Wagen die Spindelmutter befestigt ist (Patentschrift 85 347) und wasserradgetriebene Lokomotiven gehören zum geistigen Gut der Erfinder. Zu letztgenanntem Thema ist besonders die Patentschrift 151 841 zu nennen, deren Patentanspruch lautet: „Eine Lokomotive mit Wasserrad als Antriebsmotor, dadurch gekennzeichnet, daß das Triebwasser aus einem oberhalb des Fahrzeuges liegenden Kanal mittels eines Saughebers dem Wassermotor zugeführt wird.“ Es ist jedem Schüler der Oberstufe ein leichtes nachzurechnen, wie groß Gefälle und Wassermenge sein müssen, damit sich das Schaufelrad auch nur rührt, geschweige denn den Zug in Bewegung setzt. Das Ergebnis dürfte für den Erfinder nicht sehr ermutigend sein.

Neben den mechanischen und hydraulischen dürfen natürlich auch die pneumatischen Antriebe nicht fehlen. Hier orientieren uns bestens die Patentschriften 68 365, 118 415 und 158 925, die Schnell- und Eisenbahnen offenbaren, die entweder an einem mittels Druckluft durch ein Rohr bewegten Kolben befestigt sind oder selbst, ähnlich den Rohrpostbüchsen, durch dunkle Kanäle sausen. Hoffentlich bleibt keiner stecken! Zum Schluß noch eine Vorrichtung, deren Bedeutung auch heute noch aktuell ist, in der vorgeschlagenen Weise nach der Patentschrift 112 390 aus dem Jahre 1899 jedoch unzweckmäßig sein dürfte. Diese Einrichtung soll nämlich die zahlreichen Unglücksfälle vermindern, denen die Fußgänger in belebten Straßen durch den Betrieb elektrischer Bahnen oder von Dampfbahnen ausgesetzt sind. Erfindungsgemäß wird hierzu vorgeschlagen, eine am hinteren Ende von Straßenbahnwagen gelenkig angeordnete Warnungsstange bei Annäherung eines entgegenkommenden Straßenbahnwagens durch den Wagenführer herabzulassen bzw. storchschnabelartig nach hinten auszustrecken, so daß Fußgänger, welche zu dicht hinter dem Wagen die Straße überschreiten wollen, hieran gehindert werden. Wie gesagt, noch immer aktuell, in der Lösung aber nicht mehr ganz zeitgemäß. –

Wenn uns die eine oder andere von ihrem Schöpfer bestimmt ernstgenommene Erfindung auch nur noch ein Lächeln oder Schmunzeln entlockt, so wollen wir doch nicht vergessen, daß es gerade das Heer der ungenannten Forscher, Ingenieure und Techniker ist, das den Fortschritt vorantreibt und uns auf den heutigen Stand gebracht hat. Verzeihen wir ihnen deshalb ihre „ungeratenen Kinder“.

Für interessierte Eisenbahnfreunde, insbesondere aus Berlin und Umgebung, sei noch mitgeteilt, daß die genannten Patentschriften in der öffentlichen Lesehalle des Amtes für Erfindungs- und Patentwesen, 108 Berlin, Mohrenstraße 37 b, eingesehen werden können.

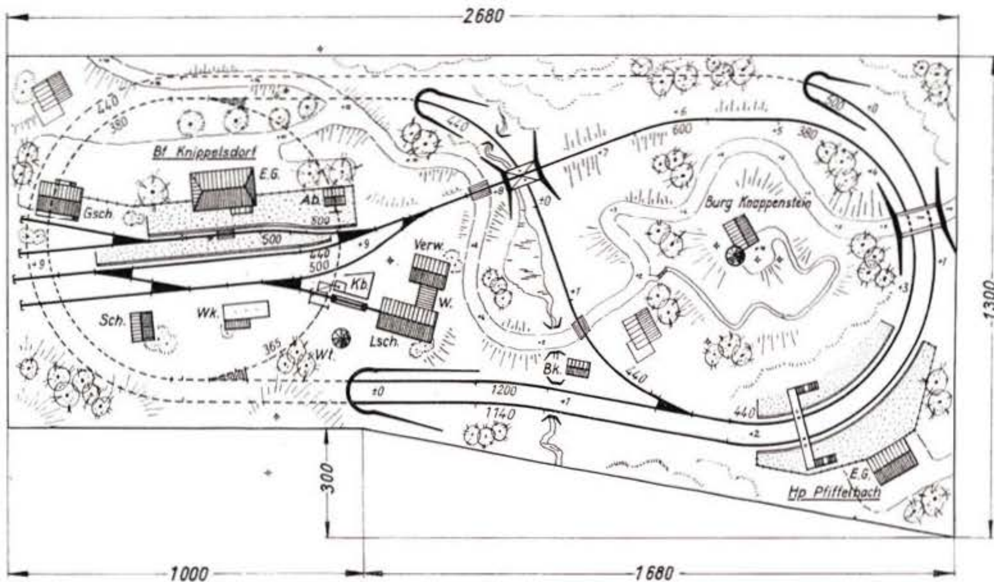
Sprachpflege bei der Deutschen Reichsbahn

Als vor 100 Jahren die Eisenbahnen ihren Siegeszug antraten, wurden – in Unkenntnis der späteren technischen und sprachlichen Entwicklungen – Begriffe geprägt und eingeführt, die vom sprachlichen und sprachästhetischen Empfinden als überholt abgelehnt werden müssen. Eine Reihe namhafter Persönlichkeiten der Fachausschüsse der Deutschen Reichsbahn, der Hochschule für Verkehrswesen und der Ingenieurschule in Gotha, die um die Reinhaltung der deutschen Sprache und um ihren logischen Aufbau bemüht sind, haben sich mit den sprachpflegerischen Institutionen der Deutschen Demokratischen Republik zusammengefunden und wollen einen Schutzbund gegen den Fachjargon bilden.

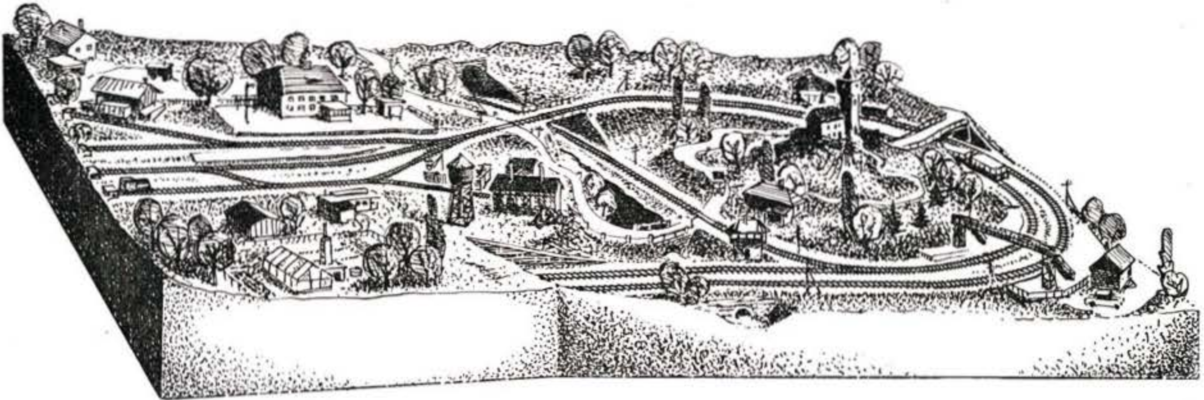
Als vornehmste Aufgabe betrachten es die Verfechter dieses Schutzbundes, systematisch die Eisenbahnvorschriften durchzusehen, unlogische Begriffe durch neue zu ersetzen und profane Formulierungen auszumerzen.

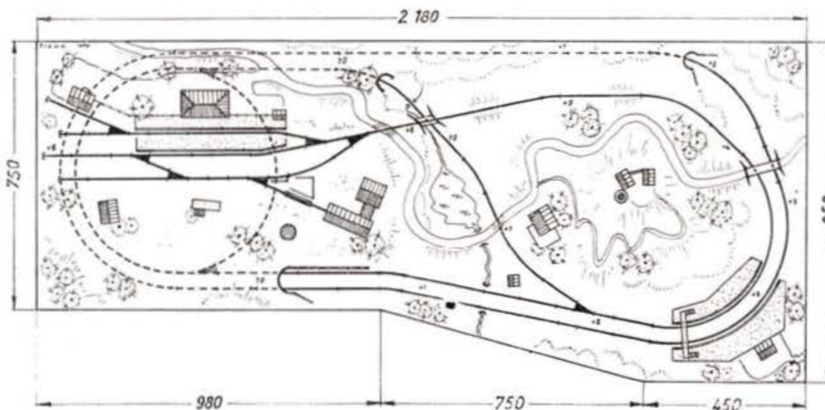
So bestehen beispielsweise Vorstellungen, die Wörter „abdrücken“ (von Wagen) durch „abschieben“, „ablaufen“ durch „abrollen“, „abbinden“ (der Weichen) durch „Lösen“, „Beimann“ durch „Wachsamkeitsgehilfe“, „besetzen“ (der Gleise) durch „bestehen“ bzw. „befahren“, „besetzen“ (der Bremsen) durch „bewachen“ usw. zu ersetzen. Ferner sollen Wendezüge in der geschobenen Fahrtrichtung als „Schübe“ und „Bettungsreinigungsmaschinen“ als „Schottersiebmaschinen“ bezeichnet werden.

Die Redaktion der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ hat ihre Unterstützung zugesagt. *Dr. A. Pril*



Von ***Knippelsdorf*** *nach* ***Pfiffelbach***





Von ***Pfiffelbach*** *nach* ***Knippelsdorf***

Nenngröße TT

Heute wollen wir die Serie „ein Gleisplan – zwei Nenngrößen" fortsetzen. Wie wir bereits schrieben, fällt es dem erfahrenen Modelleisenbahner nicht schwer, einen Gleisplan für verschiedene Nenngrößen auszulegen, dem Anfänger bereitet solch ein Vorhaben jedoch Schwierigkeiten. Zu den beiden Gleisplänen (H0 und TT) ist auch wiederum die entsprechende Perspektive hinzugefügt worden.

Gleisplanzeichnungen:
G. Fromm, Erfurt

Perspektivzeichnung:
R. Erlemann, Strausberg bei Berlin

● daß die für die neuen Traktionsarten umzustellenden Reichsbahnausbesserungswerke schon festgelegt sind? So werden künftig die Raw Karl-Marx-Stadt, Stendal und Cottbus Diesellokomotiven bzw. Dieseltriebfahrzeuge ausbessern. Das Raw Tempelhof in Westberlin wird Dieselloks ausbessern. Die Bw Erfurt G und Neustrelitz werden Unterhaltungswerke (Uw) für Diesel- und Elloks. Das Raw Dessau wird elektrische Triebfahrzeuge ausbessern und erhält einen Uw-Teil für Elloks. Das Bw Dresden-Friedrichstadt wird Unterhaltungswerk für Elloks. Das Raw Halle erhält einen Uw-Teil für Dieselloks.



Auf dem größten Schmalspurbahnhof Europas, dem Bahnhof Mügeln, entdeckte unser Leser Horst Schrödter aus Leipzig diesen Bahnmeisterwagen. Interessant ist die einfache Rahmenbauweise. Die Glocke wird durch ein Seil betätigt. Eigenmasse 250 kg, Tragfähigkeit 250 kg, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

Foto: H. Schrödter, Leipzig

WISSEN SIE SCHON ...

● daß bei der Bundesbahn noch etwa 1000 Dampfloks der Baureihen 30^{10-40}, 39⁰, 44, 50, 64 und 78^{0} mit der induktiven Zugsicherung (Indusi) ausgerüstet werden?

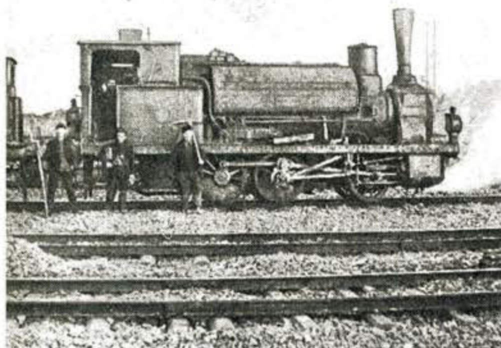
● daß die dänische Regierung einen Grundsatzbeschluß zum Bau einer Brücke über den Großen Belt zwischen Korsör und Nyborg gefaßt hat? Die zweigeschossige Brücke wird im Obergeschoß eine Autostraße und im unteren Teil eine zweigleisige Bahnstrecke tragen. Sie wird etwa 18 km lang werden und die Inseln Jütland und Seeland verbinden.

● daß die Internationale Schlaf- und Speisewagengesellschaft auf den innerfranzösischen Eisenbahnlinien Speisewagen mit Selbstbedienung einsetzt?

● daß am 21. Februar 1964 der ETA 177 112 als letzter Speichertriebwagen alter Bauart bei der DB ausgemustert wurde?

● daß es auch in Deutschland sogenannte Satteltankloks gab? Bei diesen Lokomotiven befindet sich der Wasserkasten auf dem Kessel hängend. Unser Bild zeigt eine 1'Bn2-Lok der ehemaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Sie „fraß" als preußische Gattung T 2 unter der Nummer 1613 auf dem Bahnhof Cassel um die Jahrhundertwende „ihr Gnadenbrot". Die Lok wurde im Jahre 1868 gebaut, das Foto stammt aus dem Jahre 1899.

Foto: Dr. Feißel, Hanau



HARALD BRAND, Dresden

Aus der Heimat der Windbergwagen

Wenn auch einige Modelleisenbahner den ausgefallenen Wagentyp des VEB Piko kritisierten, bringt er doch manchem Heimatfreund der Dresdner Umgebung ein Stück Windbergbahn-Erinnerung ins Haus.

Diese Windbergbahn, im Volksmund „Sächsische Semmeringbahn" genannt, erwarb sich eine solche Bezeichnung nicht grundlos.

Am Eingang des Engtales vom Plauenschen Grund bei Freital-Birkigt zweigt die interessante Nebenbahn von der Hauptstrecke Dresden–Karl-Marx-Stadt ab und führt bei sehr engen Bögen in kurzer Fahrt über 200 m Steigung zum Windberggebiet. Diese Bergbahn wurde im Jahre 1856 eröffnet und diente dem Kohlentransport aus den heimischen Steinkohlenschächten im Burgker und Hänichener Revier. Einst transportierten Lohnkutscher auf schwerfälligen Frachtwagen den Brennstoff über Kohlenstraßen zum Plauenschen Grund oder ins Elbtal. Immer mehr überschwemmte jedoch englische Kohle den deutschen Markt, da sie auf Wasserwegen billiger herangebracht werden konnte. So litt die einheimische Kohlenindustrie wegen schlechter Transportgelegenheit zum Verbraucher an Absatzschwierigkeiten. Besonders drang nun das Direktorium des Hänichener Steinkohlenvereins, dessen Schächte am abgelegensten waren, darauf, daß eine Kohlenbahn gebaut werde. Dem Antrag wurde stattgegeben, und Oberingenieur Bresolus aus Dresden legte 1854 die reizvolle Windbergbahn an, die durch Anschlußgleise fast alle Steinkohlenwerke miteinander verband. Erst diente die Strecke nur dem Kohlenverkehr, sonntags fuhren aber auch Extrazüge mit gesäuberten Kohlenwagen für die reiselustigen Dresdner. 1907 wurde der fahrplanmäßige Personenverkehr aufgenommen und kurzgebaute Abteilwagen mit und ohne Bremserhaus eingesetzt. Immer mehr stieg der Berufs-, vor allem aber der Ausflugsverkehr auf der „Gebirgsstrecke des kleinen Mannes" an, so daß in den zwanziger Jahren vier formschöne Aussichtswagen hinzu kamen. Jedem Fremden fielen die eigenartigen Windbergwagen auf dem Tiefbahngleis des Dresdner Hauptbahnhofes auf, die die Strecke Dresden Hbf. – Plauen – Freital – Birkigt – Gittersee – Kleinnaundorf – Cunnersdorf – Bannewitz – Hänichen – Possendorf durchliefen. 1930 läutete die Schichtglocke des Marienschachtes in Cunnersdorf zum letzten Male. Damit endete vorerst die letzte Förderung im Burgker und Hänichener Revier. Obwohl noch genügend gute Kohle vorhanden, war die Förderung für den Burgker Grubenbesitzer nicht profitabel genug.

Die Bedeutung der Bahn sank, bis unter der Arbeiter-und-Bauern-Macht die bekannten Steinkohlenlager im Windberggebiet wieder erschlossen wurden. Bergleute der Steinkohlenwerke „Willi Agatz" teuften am Bahnhof Gittersee einen neuen Schacht ab und gaben damit der alten Kohlenbahn ihre Bedeutung wieder. Allerdings begegnen wir hier keinem Personen-Windbergwagen mehr, da wegen der neu eingerichteten schnelleren Buslinien der Personenverkehr seit Jahren eingestellt und die Gleise des Streckenteils Kleinnaundorf–Possendorf aus wirtschaftlichen Gründen abgebaut wurden.

Literatur:

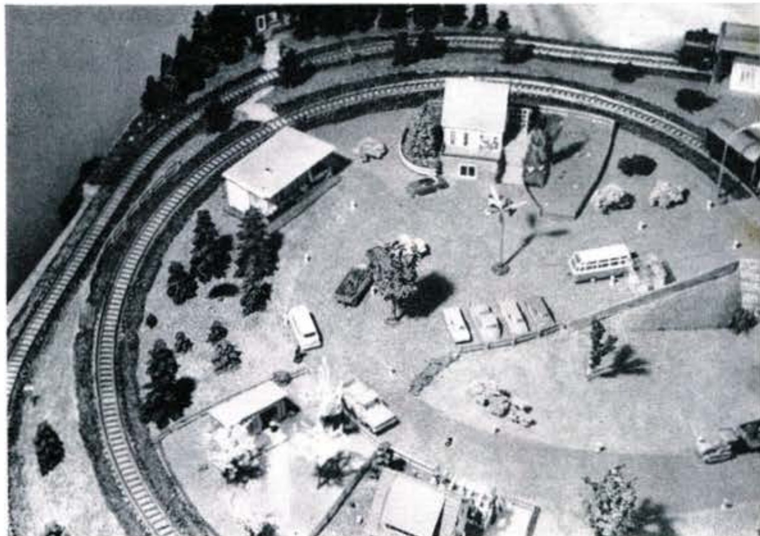
Sächs. Heimatschutz (Heft 3/1927)
Staatsexamensarbeit des Autors

■ Bild 1 Blick auf die kleine Ortschaft der H0-Heimanlage

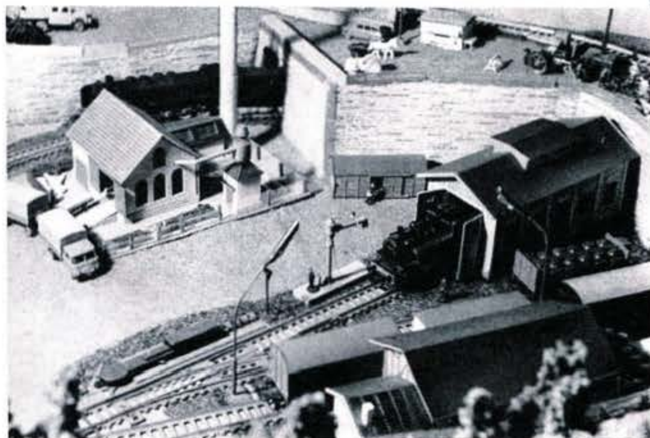
■ Bild 2 Soeben fährt eine Reisezug aus dem Bahnhof

■ Bild 3 Der kleine Lokschuppen mit Güterschuppen und Fabrik

Fotos: J. Liebisch, Dresden



1



3

H0-MODELLBAHN-ANLAGE (2,0 m x 1,25 m)

Die H0-Heimanlage des Eisenbahners Jürgen Liebisch, Dresden, stellt eine eingleisige Nebenbahn im Hügelland dar. Auf der Anlage sind etwa 12 m Piko-Gleis und fünf einfache Weichen verlegt. Die Bauten sind Auhagen-Modelle, dazu kommen noch diverse handelsübliche Häuser und Bäume. 35 Lichtquellen sorgen für die notwendige Beleuchtung.

Ein automatischer Streckenblock im Zusammenwirken mit der A-Schaltung gestatten einen unabhängigen Zweizugbetrieb. Auf den beiden Bahnsteig- und den drei Abstellgleisen ergeben sich viele Rangiermöglichkeiten.

Beim Bau der Anlage half der 13jährige Modelleisenbahner Dietmar Haßler, ebenfalls aus Dresden.

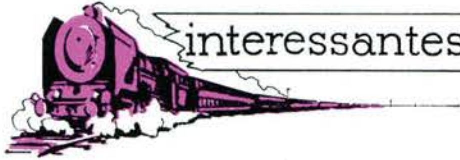
2

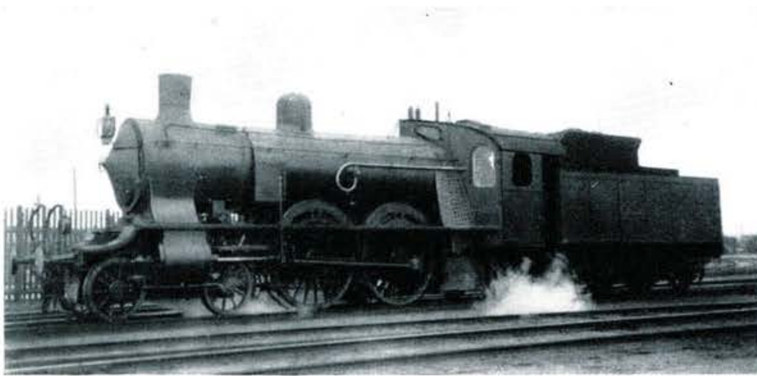




Das nebenstehende Bild zeigt den Mittelteil der 2,70 m × 1,65 m großen H0-Anlage unseres Lesers Hans Funke aus Frankenberg/Sachsen. Insgesamt wurden 32 m Gleise, zehn einfache Weichen und zwei doppelte Kreuzungsweichen verlegt. Den auf dem Bild sichtbaren Doppelstock-Gliederzug hat sich Herr Funke selbst gebaut, ansonsten verwendet er auf seiner Anlage vorwiegend Industriematerial. Beim Geländebau half der Vater mit.

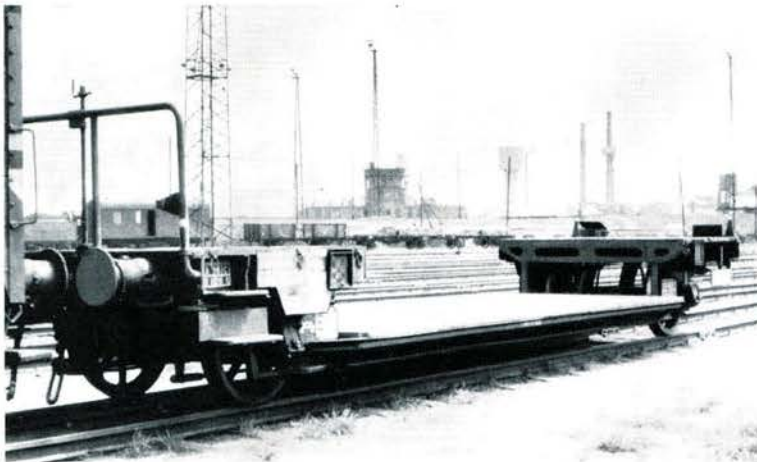
Foto: H. Funke, Frankenberg/Sachsen





2'B1'-Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglok der Klasse P der Dänischen Staatsbahnen (DBS), Baujahr 1905. Die Lokomotive 924, eine Nachlieferung, wurde auf der Weltausstellung in Brüssel 1910 gezeigt. Ihr Konstrukteur war O. F. A. Busse, der auf der Gewerbe-Akademie im damaligen Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) studierte, wo er 1871 auch die Abschlußprüfung ablegte.
Foto: Dr. H. J. Feißel, Hanau





Eine Rarität besonderer Art. Ein zweiachsiger Tiefladewagen der SNCF (Französische Staatsbahn) in Budapest.
Foto: H. R. Kirsten, Dresden





Diese Seilbahn bringt Touristen und Einheimische von Barcelona auf den 512 Meter hohen el Tibidabo, Barcelonas Vergnügungszentrum.
Foto: R. Herrmann, Berlin



FÜR UNSER LOKARCHIV



RENE DELIE, Antwerpen/Belgien

Diesellokomotive der Baureihe 201 der Belgischen Staatsbahn

Тепловоз серии 201 Бельгиской государственной жел. дор.

Diesel Locomotive of series 201 of the Belgian National Railways (SNCB)

Locomotive Diesel de la série 201 de Chemins de Fer Belges

Ende des Jahres 1953 bestellten die Belgischen Eisenbahnen 95 dieselelektrische Lokomotiven in zwei verschiedenen Ausführungen für den schweren Personen- und Güterzugdienst auf den nicht elektrifizierten Strekken. Hergestellt wurden der mechanische Teil von Diesel Motor SA John Cockerill, das Gehäuse von La Brugeoise & Nivelles und Baume et Marpent und der elektrische Teil von Ateliers de Constructions Electrique de Charleroi.

Die Baureihe 201 war die erste dieser zwei Typen. Von ihr wurden 55 Stück gebaut. Sie war somit auch die erste Baureihe, von der für die SNCB eine größere Stückzahl gefertigt wurde.

Die dieselelektrischen 1600-PS-Lokomotiven der BR 201 haben die Achsfolge Bo'Bo'. Die Achsen sind in zwei Drehgestellen gelagert. An jedem Ende befindet sich ein Führerstand. Der Platz des Lokführers ist links (in Belgien wird links gefahren). Zwischen den beiden Führerständen sind der Dieselmotor, der Generator, die Kühlanlage und die elektrische Ausrüstung untergebracht.

Der Hauptrahmen und der Lokomotivkasten sind zum größten Teil geschweißt. Das Gehäuse besteht aus 2,5-mm-Blechen. Der Behälter für 4000 l Kraftstoff bildet einen Teil des Hauptrahmens. Die Querträger im Dach sind so angeordnet, daß der Motor-Generator-Teil und andere Teile der Ausrüstung herausgehoben werden können.

Die Führerstände wurden gesondert gebaut und dann erst auf die Lokomotive aufgesetzt. Sie haben eine doppelte Wand, zwischen der eine 30 mm dicke Isolationsschicht liegt. Der Fußboden besteht aus 4- bis 5-mm-Blechen, die zusammengeschweißt ein Teil mit dem Hauptrahmen bilden und mit einer Korklage von 8 mm bedeckt sind, so daß die Führerstände vom übrigen Teil der Lokomotive vollständig isoliert sind.

Die Drehgestelle sind in Leichtbauweise ausgeführt. Alle Radsätze sind angetrieben und laufen in Rollenlagern. Jeder Radsatz ist spielfrei in Pendelarmen geführt und mit Schraubenfedern doppelt abgefedert.

Die Übertragung der Zugkraft erfolgt durch die Drehzapfen. Die Masse des Oberteils der Lok wird auf die Drehgestelle durch zwei seitlich verschiebbare Schieber eines Standardtyps der SNCB übertragen. Der Achsabstand von 2680 mm ist als Minimum für diese Lokomotiv-Größenordnung zugelassen.

Das Bremssystem ist vom Typ Westinghouse mit SNCB-Standards. Die Loks werden gebremst durch vier Bremszylinder auf jedem Drehgestell und zwei Bremssohlen für jedes Rad.

Der eingebaute Dieselmotor ist ein 8-Zylinder-Viertaktmotor, der durch einen Brown-Boveri-Abgasturbulator aufgeladen wird. Die Kühlung erfolgt durch eine kettenangetriebene Pumpe, die bei voller Motordrehzahl je Minute 1900 l pumpt. Für das Kühlwasser ist ein Sicherheitsventil eingebaut, das bei 94 °C auslöst.

Die Radiatoren vom Typ Chausson befinden sich an jeder Seite der Lokomotive, und jeder Radiator hat sein eigenes elektrisch angetriebenes Axialgebläse. Der Dieselmotor, der Hauptgenerator und die Hilfsgeneratoren sind zu einer Baugruppe zusammengefaßt. Die elektrische Kraftübertragungsanlage besteht aus dem

Bild 1 Diesellokomotive 201 025 fährt in den Zentralbahnhof von Antwerpen ein.

Foto: R. Delie, Antwerpen



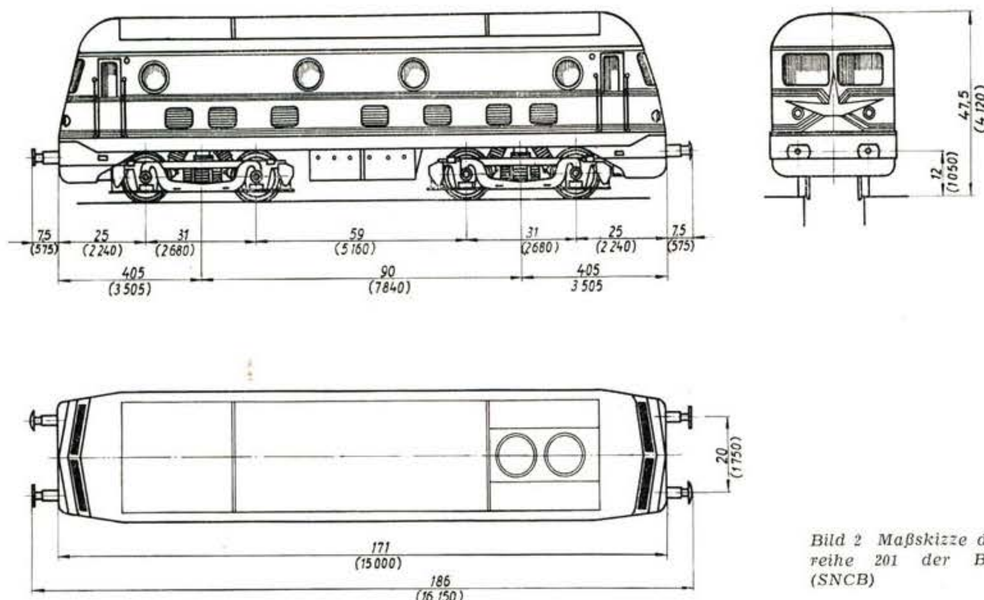


Bild 2 Maßskizze der Diesellok der Baureihe 201 der Belgischen Staatsbahn (SNCB)

Hauptgenerator und den vier Achsantriebsmotoren. Dies sind in Serie parallelgeschaltete Permanentmotoren, die mittels zwei elektro-pneumatischen Kontakten mit den 12 Haupt- und den 12 Zwischenstufen des Hauptgenerators verbunden sind. Die Motoren sind mit der Nase federnd aufgehängt.

Für den Einsatz vor Personenzügen sind die Lokomotiven mit einem Dampfkessel für die Zugheizung, der 800 kg/h Dampf abgibt, ausgerüstet.

Die Loks haben Mehrfachsteuerung, so daß zwei Loks zusammengekuppelt von einem Führerstand aus gesteuert werden können. Mit einer Geschwindigkeit von 120 km h^{-1} werden 275-t-Züge gefahren. Bei einer Probefahrt hat eine Lok auf einer Steilrampe von 16 ‰ auf der Strecke nach Luxemburg einen Güterzug von 550 t mit einer Geschwindigkeit von 32 km h^{-1} gezogen. In Doppeltraktion wurde ein Zug von 1767 t mit 22,6 km h^{-1} gefahren. Eigenartig ist an dieser Baureihe, daß die Loks in drei verschiedenen Formen gespritzt sind.

Technische Daten

Achsfolge	Bo'Bo'
Dieselmotor	Cockerill 608 A
Nennleistung des Dieselmotors	1750 PS bei 625 U/min
Kraftübertragung	elektrisch
Spurweite	1 435 mm
Länge über Puffer	16 150 mm
Gesamtachsstand	10 520 mm
Drehgestellachsstände	2 680 mm
Drehzapfenabstand	9 560 mm
Größte Höhe über SO	4 120 mm
Treibraddurchmesser	1 080 mm
kleinster befahrbarer Krümmungshalbmesser	75 m
Dienstmasse	84 t
Größte Achslast	21 Mp
Größte Anfahrzugkraft	21 Mp
Dauerzugkraft bei 20 km h^{-1}	17 Mp
Höchstgeschwindigkeit	120 km h^{-1}
Kraftstoffvorrat	4000 l



BUCHBESPRECHUNG

Aus dem Transpress-Verlag

Groß ist die Zahl der Eisenbahner, Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn, die auf Anhieb sagen können, wo die 03 250 oder sonst eine x-beliebige Lokomotive beheimat ist oder die genau wissen, wie zum Beispiel die 58 3050 vor ihrer Rekonstruktion hieß. Groß ist also die Zahl derer, die man, ohne ihnen nahetreten zu wollen, als wandelnde Lokomotivnummern-Auskunfteien bezeichnen möchte. Sicher ist die Faszination des Eisenbahnwesens, das als Ganzes in organisatorischer Hinsicht so Überragendes leistet, die Ursache dieser ausgeprochenen Liebhaberei.

Doch nicht nur die einzelne Lokomotivnummer ist so interessant, mindestens ebenso reizvoll dürfte das System der Lokomotivbezeichnungen sein. Schließlich ist eine Lokomotivbezeichnung ein Minimum an Symbolen, mit dem ein Maximum an charakterischen Eigenschaften ausgedrückt wird. Ein Laie könnte sich dabei bestenfalls mit wortreichen Erklärungen helfen.

Die als Koproduktion zwischen dem Transpress-Verlag Berlin und dem Verlag J. O. Slezak Wien im April erscheinende Broschüre **„Verzeichnis deutscher Lokomotiven 1923–1963"** von Griebl/Schadow beinhaltet alles das, was in den vorhergehenden Zeilen nur grob angedeutet wurde.

Am Anfang des Heftes werden die Bezeichnungssysteme für Lokomotiven vorgestellt. Der Leser erfährt die wesentlichen Merkmale der UIC-Bezeichnung, der alten deutschen Bezeichnung, der Bezeichnung nach Whyte, der alten amerikanischen und der französischen Bezeichnung. In dem folgenden Abschnitt sind die Lokomotivnummernsysteme der europäischen Staatsbahnen beschrieben. Beginnend bei Belgien und endend bei Ungarn erhält der Leser einen ausgezeichneten Überblick,

Dipl.-Ing. FRITZ BORCHERT, Berlin

So begann der elektrische Betrieb

Häufig wird als Geburtsjahr der elektrischen Zugförderung in Deutschland das Jahr 1911 (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Bitterfeld–Dessau) genannt. Doch bereits am 1. August 1900 wurde die auf elektrischen Betrieb umgestellte „Wannseebahn" eröffnet. Die Idee hierfür geht auf das Jahr 1891 zurück.

Auf der 12 km langen Strecke von Zehlendorf über Groß Lichterfelde, Steglitz, Friedenau, Großgörschenstraße nach Berlin fuhren zwischen 6.00 Uhr früh und 11.00 Uhr abends in beiden Richtungen je 15 Züge. Ihre Reisegeschwindigkeit betrug 30 km/h, die erreichte technische Höchstgeschwindigkeit war 53,7 km/h. Als mittlere Beschleunigung zwischen Null und Höchstgeschwindigkeit wurden 0,16 m/s² angegeben. Wenn wir vergleichsweise feststellen, daß zur Zeit auf der Berliner S-Bahn Reisegeschwindigkeiten von durchschnittlich 35 km/h gefahren werden bei einer mittleren Anfahrbeschleunigung von 0,36 m/s², so erscheint uns die vor 65 Jahren erreichte Leistung noch imponierender.

Der erste Berliner S-Bahnzug, wenn wir ihn so nennen wollen, bestand aus 10 dreiachsigen Personenwagen der Gattung C 3. Der erste und letzte Wagen des Zuges waren umgebaut zu Triebwagen. Beide Triebwagen besaßen, jeweils in Fahrtrichtung, Führerstände, die mit Führerbremsventil, Typhon, Spannungs- und Amperemeter, Wattstundenzähler, Geschwindigkeitsmesser, Notausschalter, den notwendigen Sicherungen und dem Schaltbrett für Spitzen- und Zugschlußsignale versehen waren. Die nötige Druckluft für das Typhon und die Westinghouse-Bremse wurde von einem elektrisch angetriebenen Kompressor im Triebwagen erzeugt. Er schaltete sich durch einen Druckwächter bei 8 at-Überdruck ab und bei 6,5 at-Überdruck wieder selbsttätig ein. An diesem Prinzip hat sich bis heute nichts geändert.

Interessant waren die Fahrmotoren. Sie nahmen bei einer Klemmenspannung von 600 Volt Gleichstrom einen Maximalstrom von 200 Ampere auf und waren als Reihenschluß-Achsmotoren ausgeführt. Der Anker eines derartigen Motors ist direkt auf die Achse des Radsatzes aufgekeilt. Das Magnetgestell war zweiteilig konstruiert und wurde durch eine Drehmomentenstütze mit dem Wagenkasten verbunden. Die Masse eines Magnetgestells betrug 2570 kg, die der Achse samt Räder und Anker 1850 kg, so daß die unabgefederte Masse einer angetriebenen Achse 4,4 t betrug! – Übrigens ist bei den Schnellfahrversuchen mit Dreiphasenwechselstrom auf der Militäreisenbahn zwischen Marienfelde und Zossen in den Jahren 1902/03 die gleiche Motorbauart verwendet worden. Zwar wurde damals der Weltrekord für schienengebundene Fahrzeuge mit 210 km/h aufgestellt, doch hatte der Oberbau den Kräften der unabgefederten Massen nicht standgehalten; er mußte nach Beendigung der Versuche restlos erneuert werden.

Zur Versorgung der Strecke mit elektrischer Energie war im Kraftwerk Groß Lichterfelde eigens eine Dynamomaschine aufgestellt worden, die bei 750 Volt Gleichspannung einen Maximalstrom von 400 Ampere zu liefern im Stande war. Vom Kraftwerk aus wurde mit dem positiven Potential auf die zwischen den beiden Streckengleisen verlegte Stromschiene eingespeist. Da sich die Einspeisestelle etwa in der Mitte des elektrifizierten Streckenabschnittes befand, wurden, mit Rücksicht auf den intermittierenden Verbrauch sowie zur Vermeidung von Spannungsverlusten, in Berlin und Zehlendorf Pufferbatterien aufgestellt.

Als Stromschienen dienten alte Fahrschienen. Sie wurden in Abständen von vier bis fünf Metern von mit Hartgummi überzogenen Stützisolatoren getragen und waren gegen Berühren durch seitliche Schutzbretter gesichert. Als Rückleitung benutzte man die Schienen des Streckengleises. Sowohl Stromschienen- als auch Fahrschienenstöße waren durch Kupferseile überbrückt. Jeder Triebwagen besaß sechs Stromabnehmer, die durch ein Ausgleichskabel untereinander verbunden waren und die Stromschienen von oben bestrichen. Außerdem waren beide Triebwagen mittels eines durch alle Wagen des Zuges führenden Starkstromkabels gekuppelt. Damit konnten Stromschienenlücken bis zu 100 m Länge überbrückt werden.

Die erzielten Betriebsergebnisse waren überraschend gut. Der Versuchsbetrieb wurde bis in die 20er Jahre fortgesetzt und diente den heutigen Anlagen als Vorbild. Im Rahmen der großen Elektrifizierung der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen ist diese Strecke auf 800 Volt Gleichstrom umgestellt worden. Sie fordert dem Techniker noch heute Achtung ab vor dem Mut, dem Weitblick und dem Können unserer Vorfahren.

---

wie die Lokomotivnummern bei den einzelnen Staats- und Länderbahnen systematisiert wurden.

Den Hauptteil der Broschüre macht jedoch das listenförmige Lokomotivverzeichnis aller deutschen Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven aus. Von der 01 bis zur 99, von der E 00 bis zur E 320 sowie von der V 3001 bis zur V 320 findet der Leser Angaben über das Jahr der Umzeichnung übernommener Lokomotiven, das Betriebsgattungszeichen, die Bauartbezeichnung (nach UIC), das Baujahr, die Herkunft und die frühere Reihenbezeichnung bzw. die ursprüngliche Bauart. Außerdem ist vermerkt, ob sich die jeweilige Lokomotive noch im Betriebsbestand einer europäischen Staatsbahnverwaltung befindet und welche Besonderheiten es mit dieser oder jener Lokomotive auf sich hat. Bei Diesellokomotiven sind auch die Motorleistung in PS und die zugelassene Höchstgeschwindigkeit in km/h angegeben.

Alles in allem also eine wahre Fundgrube, für die der interessierte Käufer nur 3,50 MDN zu entrichten hat.

ron

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Freiberg (Sachs)

Unter der Leitung von Herrn Arno Hülse, Humboldtstraße 12, hat sich eine Arbeitsgemeinschaft neu gebildet und ist unserem Verband beigetreten.

Berlin

Am 25. 4. 1965 zwischen 10.00 und 13.00 Uhr, findet in den Räumen der Nationalen Front, Weinbergsweg 23, ein großer Modelltauschmarkt statt. Alle Interessenten haben hierbei Gelegenheit, sowohl Eigenbau- als auch Industriemodelle zu tauschen.

Berlin

Die Arbeitsgemeinschaft Prenzlauer Berg trifft sich an jedem 1. und 3. Mittwoch im Monat um 19.30 Uhr in der 15. Oberschule 1054 Berlin, Dimitroffstraße 50.

Leipzig

Ab Juni 1965 finden die Zusammenkünfte der Arbeitsgemeinschaft 6/11 wieder jeden Mittwoch in der Zeit von 17.30 bis 20.30 in der Polytechnischen Oberschule Mölkau statt. Interessenten sind jeder Zeit willkommen und möchten sich bitte während dieser Zeit dort einfinden oder sich telefonisch unter Leipzig 7241 Apparat 311 an Rüdiger Droste, 7027 Leipzig, Obere Eichstädtstr. 33, wenden.

Für die Übernahme der Gruppe Mölkau wird noch ein Leiter gesucht, da für die übrigen Mitglieder der Anmarschweg recht weit ist.

Wer hat – wer braucht?

4/1 Verkaufe folgende geschlossene Jahrgänge des „Modelleisenbahners": 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962 und 1963

4/2 Suche dringend „Der Modelleisenbahner" Heft 9/62 und Heft 7/63 sowie die Beilagen zu „Der Modelleisenbahner" bis Jahrgang 11 zu kaufen.

4/3 Suchen dringend Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" Jahrgang 1953, Heft 4–9 einzeln, oder komplett Jahrgang 1953. Verkaufen „Der Modelleisenbahner" Jahrgänge 1955–1960 jeweils komplett.

4/4 „Der Modelleisenbahner" Jahrgang 1953 Heft 3, 6, 8, 12, sowie Jahrgang 1955, 1956 und 1963 vollständig, möglichst jahrgangsweise abzugeben.

4/5 Modellbahnanlage 1,80 × 3,60 vierteilig auf Lattenrost mit Pikogleisen und Gleisbildstellwerk, 20 Weichen und 2 Bahnhöfen, viel Gelände, keine Gebäude ohne Fahrzeuge abzugeben.

4/6 Gebe ab: 40 verschiedene Gleiseinheiten Piko H0. 7 Selbstbauwagen G, Z, 0, C 3, aufgebaute 25 Auhagengebäude. Lautsprecher 1,5 Watt 4500 Ω; Suche: evtl. leihweise, Bau- und Übersichtszeichnungen für U-Bahn, Straßenbahn, O-Bus, Finnische Lok 212.

4/7 Gesucht wird: Triebfahrzeuge und Wagen der Firmen Liliput, Fleischmann, Trix, Märklin; 1 Messer- oder Lanzetfeile.

4/8 Verkaufe Grundlagen der Modellbahntechnik Band 1 von Dr. Kurz.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Am 10. März fand die Bezirksdelegiertenkonferenz im Bezirk Cottbus statt. Zum Vorsitzenden des Bezirksvorstandes wurde Herr Ing. Rudolf Hoffmann und zum Sekretär Herr Ing. Rudolf Starus gewählt. Die Anschrift des Bezirksvorstandes lautet: 75 Cottbus, Schillerstraße 20–22.

Wir bitten alle Arbeitsgemeinschaften aus den Bezirken Berlin und Cottbus die Beitragsanteile, Aufnahmegebühren und Zeitschriftengebühren ab II. Quartal 1965 an die zuständigen Bezirksvorstände einzuzahlen. Die Einzahlungen sind vorzunehmen: für den Bezirk Berlin auf das Konto 50017 bei der Reichsbahnsparkasse Berlin, Clara-Zetkin-Straße und für den Bezirk Cottbus auf das Konto 90434 bei der Reichsbahnsparkasse Cottbus.

Der VEB Piko Sonneberg ist als Betrieb Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes geworden. Betriebe der Modellbahnindustrie die Wert auf die Mitgliedschaft in unserem Verband legen, werden gebeten, sich direkt mit dem Generalsekretariat in Verbindung zu setzen.

Zum Modellbahnwettbewerb 1965

Auf der Grundlage des Aufrufes zum XII. Internationalen Modelbahnwettbewerb 1965 im Heft 2/65 werden, wie bereits angekündigt, für alle Teilnehmer aus der Deutschen Demokratischen Republik Vorausscheidungen in den Reichsbahndirektionsbezirken durchgeführt. Alle Teilnehmer werden aufgerufen, ihre Modelle bis zum 25. Mai 1965 an folgende Anschriften einzusenden:

Aus dem Bezirk Berlin an das Generalsekretariat des DMV,
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41;
aus dem Bezirk Cottbus an den Bezirksvorstand des DMV,
75 Cottbus, Schillerstraße 20–22;
aus dem Bezirk Dresden an die AG des DMV,
90 Karl-Marx-Stadt, Hilbersdorfer Straße 57;
aus dem Bezirk Erfurt an den DMV – Modellbahnwettbewerb,
6906 Kahla (Thür);
aus dem Bezirk Halle an den Bezirksvorstand des DMV,
40 Halle, Ernst-Kamieth-Straße 2;
aus dem Bezirk Magdeburg an das Klubhaus der Eisenbahner,
30 Magdeburg, Rote Horn;
aus den Bezirken Schwerin und Greifswald an den Stützpunkt des DMV,
27 Schwerin, Ernst-Thälmann-Straße.

Wir weisen darauf hin, daß die Teilnahme an den Bezirkswettbewerben Voraussetzung für die Teilnahme am Internationalen Wettbewerb in Prag ist.

Werde Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes!



1

Selbst gebaut



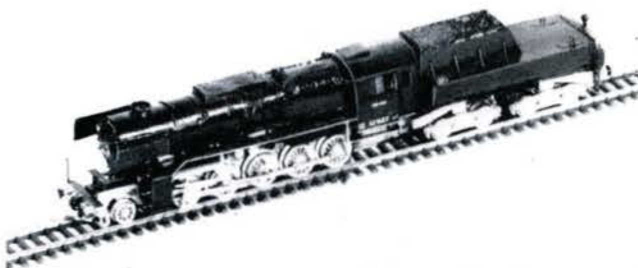
2

Bild 1 Dieses Foto seines Bahnbetriebswerkes schickte uns Herr J. H. v. Piggelen aus Utrecht/Holland zu. Obwohl hauptsächlich Industriematerial verwendet wurde, zeigt der Aufbau eine reizvolle Zusammenstellung auf kleinstem Raum.

Foto: J. H. v. Piggelen, Utrecht/Holland

Bild 2 Aus einer Piko-Lok der BR 50 und einem Gützold-Wannentender baute sich Herr René Delie, Antwerpen/Belgien, ein Modell der Lok der Baureihe 25 000 der Belgischen Staatsbahn.

Foto: R. Delie, Antwerpen/Belgien



3

Bild 3 Eine Eigenbau-42er in der Nenngröße H0. Ihr Erbauer ist Herr Horst Peter Fickel aus Zwickau. Die Beschriftung erfolgte mit Nitrolack und einem Pinsel (vier Haare).

4



Bild 4 Dieses Modell der Lok der Baureihe 18⁰ (ex sächsische XVIII H) wurde ebenfalls von Herrn Fickel gebastelt. Das Fahrgestell stammt von einer Piko-Lok der BR 23; der Rahmen mußte vorn und hinten angeschuht werden. Als Steuerung fand die der Piko-Lok der BR 81 Verwendung.

Fotos: Atelier Schneider, Zwickau

